



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
BRAUNSCHWEIG



Forschungsberichte aus dem
Institut für Sozialwissenschaften (ISW)

Nr. 83

Ulrich Menzel

Imperium oder Hegemonie?

**Folge 5: Venedig – Seemacht mit
imperialem Anspruch 1381-1499**

Dezember 2007

ISSN-Nr. 1614-7898

Institut für Sozialwissenschaften
Bienroder Weg 97
38106 Braunschweig
www.tu-braunschweig.de/isw

Nr. 83

Ulrich Menzel

Imperium oder Hegemonie?

**Folge 5: Venedig – Seemacht mit
imperialem Anspruch 1381-1499**

Dezember 2007

ISSN-Nr. 1614-7898

5. Venedig - Seemacht mit imperialem Anspruch 1381-1499

- 5.1. Venedig versus Genua
- 5.2. Der langsame hegemoniale Aufstieg im Mittelmeer
- 5.3. Die Grundlagen der venezianischen Macht
- 5.4. Die hegemoniale Ordnung
- 5.5. Der hegemoniale Niedergang als Folge des osmanischen Aufstiegs und der Verlagerung der Gewürzrouten

Bei diesem Text handelt es sich um die fünfte Fallstudie zum Projekt "Imperium oder Hegemonie. Historisch-komparative Untersuchungen zu einem aktuellen Problem", das seit 2001 bearbeitet wird. Weitere Fallstudien werden folgen und zu einem späteren Zeitpunkt als Kapitel einer umfassenden Monographie zum Thema Verwendung finden. Zum theoretischen Rahmen vgl. meinen Aufsatz "Anarchie oder hegemoniale Ordnung?" In: WeltTrends 12.2004, Nr. 44, S. 125-142 sowie meine Auseinandersetzung mit Herfried Münkler "Imperium oder Hegemonie? Die USA als hegemoniale Ordnungsmacht" In: Kommune 23.2005/06, Dez.-Jan., S.65-72.

Folge 1: Song-China 960-1204.

= Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften Nr. 78, April 2007.

Folge 2: Pax Mongolica 1230-1350 und die Globalisierung vor der Globalisierung.

= Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften Nr. 79, Juni 2007.

Folge 3: Genua und die mediterrane Weltwirtschaft 1261-1350.

= Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften Nr. 80, September 2007.

Folge 4: Die frühen Ming (1368-1435) und die Restauration des Tributsystems.

= Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften Nr. 82, November 2007.

Weitere Materialien zum Thema sowie eine laufend erweiterte Bibliographie, in der auch alle hier zitierten Titel verzeichnet sind, findet sich unter: <http://www-public.tu-bs.de:8080/~umenzel/inhalt/dienstleistungen/bibliographien.html>.

5. Venedig – Seemacht mit imperialem Anspruch 1381–1493

5.1. Venedig versus Genua

Wenn Genua bereits ein ganzes Kapitel (Folge 3) gewidmet ist, stellt sich die Frage, ob es notwendig ist, auch Venedig ein eigenes Kapitel einzuräumen. Auf den ersten Blick scheinen die beiden Rivalinnen, die rund 200 Jahre um die Führungsrolle im Mittelmeerraum gerungen haben, so viel Ähnlichkeiten aufzuweisen, dass der Grenznutzen einer weiteren Fallstudie nur gering zu sein scheint. Beide waren italienische Stadtstaaten mit republikanischer Verfassung, beide hatten eine oligarchische Prägung, bei der wenige große Familien das Sagen hatten, beide waren ausgesprochene Seemächte mit nur beschränkten territorialen Ambitionen, beide waren in Europa Vorreiter und Träger der nautischen und kommerziellen Revolutionen am Übergang vom Spätmittelalter zur frühen Neuzeit, beide waren Handelsmächte und internationale Dienstleister ohne eigentliche, allenfalls geringe, landwirtschaftliche bzw. gewerbliche Basis, beide bildeten Scharniere zwischen Orient und Okzident, zwischen West- und Osteuropa, beide betrieben eine diplomatische Schaukelpolitik zwischen den großen Mächten ihrer Zeit mit nur begrenzter Loyalität gegenüber dem lateinisch-christlichen Abendland und beide lieferten, hegemoniethoretisch argumentiert, die gleichen internationalen öffentlichen Güter, nämlich ein globales Handelsregime und Schutz der Meere. Selbst das äußere Erscheinungsbild ihres Aufstiegs und Niedergangs weist viele Ähnlichkeiten auf: In beiden Fällen eine lange Aufstiegsphase und eine ebenso lange Phase des Niedergangs, keine ganz eindeutige Zeitspanne, die als Hegemonialphase identifiziert werden kann, und der Umstand, dass eher externe als interne Faktoren für den Niedergang verantwortlich zu machen sind. Mit allen diesen Merkmalen bilden sie typologisch nahezu das komplette Gegenstück zum Reich der Mongolen.

Doch damit enden die Parallelen. Auf den zweiten Blick gibt es wesentliche Unterschiede, die es nicht nur wert sind, genannt zu werden, sondern auch daraufhin zu untersuchen sind, ob sie weitere Erkenntnisse zum Generalthema liefern. Dazu gehört zuerst der Umstand, dass beide Städte in den hegemonietheoretischen Ablaufmodellen, etwa bei Modelski, nacheinander genannt werden. Der genuesische Hegemoniezyklus soll von 1190-1300 gedauert haben und sich erst auf die "Champagne-Messen" und dann auf den "Schwarzmeerhandel" als Leitsektoren gestützt haben. Der venezianische Hegemoniezyklus mit den Leitsektoren "Galeerenflotten" und später "Pfeffer" soll sich daran anschließen und von 1300-1430 gedauert haben¹.

Dass es eine zeitliche Abfolge hinsichtlich der internationalen Bedeutung beider Seestädte gegeben hat, ist unbestritten. Das, was Modelski als unterschiedliche Leitsektoren identifiziert, sind im Grunde nur Aspekte des Leitsektors „Fernhandel“, je nachdem, ob das Transportmittel (Galeerenflotten), die wichtigste Handelsware (Pfeffer), eine zeitweise wichtige Herkunftsregion (Schwarzes Meer) oder eine zeitweise wichtige Zwischenhandelsregion (Champagne-Messen) hervorgehoben werden. Diese unterschiedlichen Aspekte allein überzeugen aber kaum als Periodisierungsschema. Beide Städte unterhielten im **gesamten** fraglichen Zeitraum Galeerenflotten, für **beide** war Pfeffer eine wichtige Handelsware, **beide** trieben Handel im Schwarzen Meer, lediglich die anfängliche Hauptabsatzregion beider Städte war verschieden. Genua, am Thyrrenischen Meer gelegen, war aufgrund der geographischen Nähe zu Frankreich auf die Champagne-Messen orientiert, während Venedig, am Nordende der Adria gelegen, eher in Richtung Deutschland und damit auf die oberdeutschen Handelszentren wie Nürnberg ausgerichtet war.

¹ George Modelski/ William R. Thompson, *Leading Sectors and World Powers: The Coevolution of Global Politics and Economics*. Columbia S.C. 1996, S.69, 171, 191.

Die Leitsektoren-Argumentation ist also nicht besonders einleuchtend und keineswegs zwingend.

Das gleiche gilt für die Periodisierung. Die Festlegung für Genua auf die Periode 1190-1300 kommt 60-70 Jahre zu früh. Es konnte bereits nachgewiesen werden, dass die Stärke Genuas von der Pax Mongolica abhing - also eher der Zeitraum 1260-1350 zu veranschlagen ist. Deshalb ist das Argument „Schwarzmeerhandel“ insofern wichtig, als die kommerzielle Kooperation mit den Mongolen sich auf die Karawanenroute ab Tana an der Mündung des Don bezog und nicht auf die beiden südlicher gelegenen Seerouten via Persischem Golf oder Rotem Meer. Der Faktor Mongolen spielt aber in dem zitierten Schema keine Rolle. Folglich ist auch die angenommene Terminierung im Falle Venedigs (1300-1430) etwa 80 Jahre später anzusetzen. Der Verfall der Pax Mongolica und die damit verbundene Beeinträchtigung des Asienhandels hat den Konflikt zwischen Genua und Venedig wieder angeheizt, der als Verteilungskonflikt um einen schrumpfenden Markt interpretiert werden muss. Venedig ging daraus im sog. Chioggia-Krieg als Sieger hervor. Der Friede von Turin (1381) sicherte Venedig die Vormacht im Levante-Handel.

Als Endpunkt der venezianischen Vormachtstellung bietet sich das Jahr 1500 an, als Venedig in eine prekäre Zweifrontensituation geriet. Der zweite Krieg mit den Osmanen (1499-1503) wurde durch die Niederlage in der Seeschlacht bei Zonchio entschieden, die nicht zuletzt auf die Wirkung der osmanischen Artillerie zurückzuführen ist. Von diesem Schlag hat sich Venedig nie wieder so richtig erholt. Nahezu gleichzeitig traf in Venedig die Hiobsbotschaft von der Landung einer portugiesischen Flotte unter Vasco da Gama in Calicut (Indien). Die Portugiesen versuchten in den Folgejahren mit unterschiedlichem Erfolg, die Zufahrten zum Persischen Golf und zum Roten Meer von Osten her zu blockieren und dadurch Venedig von der

Zufuhr mit Pfeffer aus Indien abzuschneiden. Im Falle des Persischen Golfs gelang dies, nicht zuletzt durch die Annexion von Hormuz 1543, zeitweise sehr erfolgreich. Im Falle des Roten Meeres gelang es hingegen kaum. Aden wurde 1513 vergeblich belagert, die Sperrung der Zufahrt mit Hilfe der Flotte blieb lückenhaft. Dennoch – der Pfefferhandel auf den alten Routen wurde immer wieder unterbrochen und war in der Tendenz rückläufig, wenn er auch nie ganz versiegte und sogar zeitweise eine Renaissance erfuhr. Gegen beide Ereignisse – Aufstieg der Osmanen und Niedergang der alten Gewürzrouten – war Venedig am Ende machtlos.

Das Jahr 1500 ist aber nur ein symbolisches Datum. Bis sich der portugiesische Einbruch in Asien dauerhaft und gravierend bemerkbar machen konnte, sollte noch viel Zeit vergehen. Erst der Eintritt der Niederländer in den Asienhandel ab etwa 1600 bedeutete den endgültigen Durchbruch der Atlantikroute². Umgekehrt hatte die Expansion der Osmanen in Kleinasien und auf dem Balkan eine lange Vorgeschichte. Die Eroberung Konstantinopels 1453, die Eroberungen in Griechenland (Argos 1462) und im Schwarzen Meer (Caffa 1475) waren wichtige Schritte, die Besetzung von Argos für Venedig sogar ein Kriegsgrund, der zum ersten venezianisch-osmanischen Krieg (1463-1479) geführt hatte. Venedig war also schon lange zuvor im östlichen Mittelmeer in die Defensive gedrängt worden.

Das Problem der Phaseneinteilung á la Modelski liegt auch darin, dass er die verschiedenen politischen, militärischen und wirtschaftlichen Faktoren, die zu berücksichtigen sind, nicht integriert, sondern je nach Kontext militärisch quantitativ mit der relativen Flottenstärke oder technisch-wirtschaftlich mit den Leitsektoren argumentiert, vermutlich weil für die

² Vgl. Dazu Niels Steensgard, *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Company and the Decline of the Caravan Trade*. Chicago 1974; Morris Rossabi, "The Decline" of the Central Asian Caravan Trade. In: Tracy 1993. S. 351-370.

Phase vor dem portugiesischen Hegemoniezyklus die Vergleichsdaten über die Galeerenflotten der Mittelmeeranrainer fehlen. Hier wird deshalb folgende Festlegung getroffen: Der genuesische Zyklus dauerte von 1261 (Vertrag von Nymphaion) bis 1381, der venezianische Zyklus von 1381 bis 1499. Konsequenz der Terminierung ist, dass Genua auf die Mongolen und damit die Landroute via Tana und die Mittelpassage via Trapezunt und Persien (Ilkhanat) fixiert war, während Venedig eher auf die mamelukische Karte, also die südliche Route via Alexandria und Rotes Meer, setzte. Aus dieser Periodisierung folgt das Argument, das so die zeitliche Lücke zwischen den Fallstudien zu Genua und Portugal geschlossen werden kann.

Ein weiterer, nicht geringer Unterschied ist geopolitischer Natur³. Beide waren zwar oberitalienische Hafenstädte, aber Genua lag im Westen, getrennt durch einen Gebirgszug von der Lombardei, und war damit eher auf die französischen Alpenpässe orientiert. Sein kaum vorhandenes Hinterland trug dazu bei, dass Genua über den schmalen Streifen an der Ligurischen Küste hinaus in Oberitalien keine territorialen Ambitionen hatte. Venedig hingegen am Ostrand Oberitaliens gelegen und zunächst nur eine Ansammlung von kleinen Inseln in der Lagune, die erst im Laufe der Stadtentwicklung überbaut wurden, stand die Po-Ebene offen. Die Eroberung der Terraferma bis zum Gardasee – also großer Teile des oberitalienischen Festlandes – machte Venedig auch zu einer bescheidenen Territorialmacht, die das eigentliche Hoheitsgebiet – die Lagune – verlassen hatte und im Machtspiel der italienischen Staaten (Florenz, Mailand, Kirchenstaat etc.) mitmischte.

Seine geographische Nähe zum Brenner hieß natürliche Orientierung nach Süddeutschland. Deutsche Kaufleute, die seit 1222 in Venedig eine Faktorei (Fondaco dei Tedeschi) am Rialto unter-

³ Vgl. dazu Gerhard Rösch, Venedig und das Reich. Handels- und verkehrspolitische Beziehungen in der deutschen Kaiserzeit. Tübingen 1982.

hielten und Metalle (Kupfer, Eisen, Silber) lieferten, waren die Partner im Handel mit Zentraleuropa⁴. Die nahen Dolomiten und später andere Alpenregionen versorgten Venedig mit Nadelholz und Eisen, die Po-Ebene mit Eichenholz und Hanf, so dass Venedig lange Zeit über die strategisch wichtigen Rohstoffe für den Schiffsbau selber verfügen konnte, während Genua schon früh auf die Versorgung aus der Schwarzmeerregion angewiesen war. Dieses Hinterland war zudem von zahlreichen Wasserläufen durchzogen, die den Binnentransport an die Küste ermöglichten und auf denen Venedigs Flussflotte zur Sicherung patrouillierte. Genua musste zudem einen langen Konflikt mit Pisa, der nahezu gleichwertigen Konkurrentin im Westen, austragen, während Venedig mit Ancona oder später Ragusa in der Adria nur zweit-rangige Konkurrentinnen hatte. Ein wesentlicher Schritt war deshalb die Eroberung der dalmatinischen Gegenküste, die Ungarn abgerungen werden musste, so dass die Adria bis Korfu und Otranto zu einem „venezianischen Binnenmeer“ wurde, dessen An-rainer Venedigs Mangel an Seeleuten zur Bemanning der Flotte lange Zeit abhelfen konnten, während Genua hier schon früh ein Knappheitsproblem hatte.

Venedig war zudem aufgrund seiner Bevölkerungszahl immer deutlich größer als Genua, wenn auch denselben großen Schwankungen aufgrund der Pestepidemien ausgesetzt. Zwischen 1200 und 1350 verdoppelte sich die Bevölkerung von etwa 80.000 auf 160.000, wobei hier die kleineren Orte der Lagune mitgezählt sind. Dies ermöglichte sogar eine beträchtliche Auswanderung. Im venezianischen Quartier in Konstantinopel sollen bereits um 1200 etwa 10.000 Personen gelebt haben. Auch gab es eine beträchtliche Siedlungsauswanderung nach Kreta, Zypern und andere Kolonien, wo die Venezianer eine Plantagenwirtschaft aufzogen. Der Pest-ausbruch von 1347 reduzierte Venedigs Bevölkerung innerhalb von 18 Monaten um drei Fünftel. Eine einzige Galeere, von Caf-

⁴ Vgl. H. Simonsfeld, *Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig und die deutsch-venezianischen Handelsbeziehungen*. Stuttgart 1887.

fa auf der Krim kommend, präziser die Flöhe im Fell der mitreisenden Ratten, war dafür verantwortlich. Nach Caffa dürfte die Pest über Tana und damit auf der Überlandroute via Zentralasien oder über Trapezunt und damit auf der Route via Persien aus China gelangt sein. Das Bevölkerungsniveau zur Mitte des 14. Jahrhunderts wurde lange Zeit nicht wieder erreicht. Genauere Zahlen lieferten erst die Zensen von 1509 (115.000), 1563 (168.000) und 1581 (134.000)⁵. Im Vergleich zu Genua verfügte Venedig also über eine deutlich größere Bevölkerung (Venezianer und Anrainer der Adria in den dortigen venezianischen Besitzungen), die hinsichtlich der kritischen Frage, wie viel Galeeren bemannt werden konnten für eine große Schlacht, wie schnell man in der Lage war, im folgenden Jahr eine neue Flotte aufzubieten, der Unterschied sein konnte, der über Sieg oder Niederlage entschied.

Ob dies auch für die Handelsmarine ein Faktor war, ist immerhin denkbar. Das gilt zumindest für die personalintensiven Galeeren. Eine Trireme mit drei Mann pro Ruderbank auf jeder Seite benötigte bei dreißig Ruderbänken immerhin 180 Ruderer – die eigentlichen Seeleute und Seesoldaten gar nicht mitgerechnet. Hier erklärt sich, warum Venedig am System der freiwilligen Ruderer lange festhalten konnte, die erst später durch Sträflinge ergänzt wurden, während Genua aufgrund seiner geringeren Bevölkerungszahl schon früh auf Sklaven zurückgreifen musste. Da die Ruderer im Konfliktfall auch Kämpfer waren, die ihre eigene Bewaffnung mitführten, hatte Genua hier ein weiteres Handicap zu tragen, da man Sklaven schwerlich mit eigenen Waffen ausrüsten und keine Kampfmotivation erwarten konnte. Eine klassische Dilemmasituation. Die Lösung des Problems "Knappheit an Ruderern" durch den Einsatz von Sklaven schuf das Problem "weniger Kämpfer" in der Seeschlacht oder bei einem Piratenüberfall!

⁵ William H. McNeill, Venice: The Hinge of Europe 1081-1797. Chicago 1974, S. 132.

Der größere Bevölkerungsüberschuss ist möglicherweise auch ein Grund, warum Venedig nicht nur Handels-, sondern seit Beginn des 13. Jahrhunderts, genauer seit der ersten Zerschlagung des Byzantinischen Reiches, auch die erste europäische Kolonialmacht wurde. Insbesondere auf den Inseln des östlichen Mittelmeers errichtete Venedig eine regelrechte Plantagenwirtschaft zum Anbau von Zucker und Baumwolle auf der Basis von Sklavenarbeit, was Heynen in seiner Auseinandersetzung mit Werner Sombart zu der These verleitet, dass gar nicht so sehr die Handelsprofite, sondern die koloniale Ausbeutung des Mittelmeers die eigentliche wirtschaftliche Grundlage Venedigs gewesen sei⁶.

Entscheidendes Datum wäre demzufolge das Jahr 1204 mit der Eroberung Konstantinopels. Venedig sicherte sich einen Teil der Erbmasse von Byzanz – vor allem in der Ägäis – und gebot so über ein beträchtliches Kolonialreich. Diese koloniale Orientierung traf für Genua (Mastix-Produktion auf Chios) nur in vergleichsweise geringem Umfang zu. Venedig wäre damit auch der eigentliche Ursprung des europäischen Kolonialsystems, das sich später im Zuge der europäischen Welteroberung vom östlichen Mittelmeer über die Atlantik-Inseln (Madeira, Azoren, Kanaren, Kap Verden) bis in die Karibik, nach Nordostbrasilien und in die amerikanischen Südstaaten ausdehnen sollte. Damit ist die Plantagenwirtschaft gar keine Erfindung der klassischen europäischen Kolonialmächte. Genua war also eher der nautische und kommerzielle Pionier, dessen Errungenschaften Venedig nur übernahm und systematisierte, während Venedig eher der koloniale Pionier mit allen Komponenten (Zucker- und Baumwollplantagen, Sklavenarbeit, Zuckermühlen, Sklavenhandel, Vermarktung von Zucker und Baumwolle, Dreieckshandel) gewesen ist.

⁶ Reinhard Heynen, Zur Entstehung des Kapitalismus in Venedig. Stuttgart 1905. Dieses Buch ist fast so alt wie die These, wird in der neueren Literatur aber kaum noch aufgegriffen.

Als weiterer Umstand muss die unterschiedliche Zugehörigkeit zu größeren politischen Gebilden genannt werden. Genua gehörte zum Heiligen Römischen Reich deutscher Nation, dem selbsternannten und faktischen Nachfolger des Weströmischen Reiches. Zwar vermochte es schrittweise seine Souveränität gegenüber dem Kaiser durchzusetzen, blieb formal aber immer Teil des Reiches. Venedig hingegen gehörte zu Byzanz, also dem Nachfolger von Ostrom, unterstand anfänglich mindestens der byzantinischen Hegemonie⁷. Dies hieß politische und wirtschaftliche Orientierung auf Byzanz, wo es aufgrund immer weiter ausgehnter Privilegien eine bevorzugte Marktposition einnehmen konnte. Der Doge wurde ursprünglich, ein deutlicher Hinweis auf hegemoniale Unterordnung, vom byzantinischen Kaiser ins Amt eingeführt. Der byzantische Einfluss auf die Architektur des Markus-Doms in Venedig ist unverkennbar. Erst 1187 bzw. 1204 wurde Venedig als Folge des Vierten Kreuzzuges wirklich souverän und konnte seitdem noch ungehinderter seine Schaukelpolitik zwischen Ost und West betreiben. Also: Genua war nach Westen, nach Frankreich, nach Spanien, nach Portugal, sogar nach Flandern orientiert, musste sich seinen Weg ins Schwarze Meer regelrecht freikämpfen, während Venedig den Platzvorteil im gesamten Machtbereich von Byzanz hatte und im Westen immer nur mit Zeitverzug auf den genuesischen Routen, so etwa nach Flandern, folgen konnte. Von daher hatte Venedig in seinem historisch bedingten Selbstverständnis viel eher eine Mittlerfunktion zwischen Orient und Okzident, zwischen dem alten Westrom und dem alten Ostrom und noch lange an dieser Rolle festgehalten, als Genua sich längst nach Westen gewandt hatte und zu den Finanziers der portugiesischen Indienfahrten und der Spanischen Habsburger mutiert war.

⁷ Zur frühen hegemonialen Rolle von Byzanz vgl. Ekkehard Eickhoff, Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland. Das Mittelmeer unter byzantinischer und arabischer Hegemonie (650-1040). Berlin 1966.

Die unterschiedliche Zugehörigkeit zu dem nur lose geknüpften und feudal geprägten Kaiserreich bzw. dem zentralistischen Byzanz, einer orientalischen Despotie ohne rivalisierende Machtzentren wie Feudalherren, Kirche, freie Reichsstädte, Ritterorden, Bünde von Handelsstädten, erklärt einen weiteren Unterschied. Genua war eine Republik mit einer minimalen staatlichen Struktur, in der die großen Kaufmannsfamilien das Sagen hatten und die Kräfte des Marktes herrschten. Venedig hingegen war zwar auch eine Republik, aber mit einem hohen Maß an Zentralismus und einer strikten bürokratischen Kontrolle der Wirtschaft. In dieser unterschiedlichen politischen Verfasstheit - liberale vs. bürokratische Grundordnung - drückt sich nicht zuletzt die ursprüngliche Zugehörigkeit zum römisch-katholischen Westen bzw. zum griechisch-orthodoxen Osten aus. Mehr noch, der venezianische Staat regulierte nicht nur die Wirtschaft in umfassender Weise, er war selber unternehmerisch tätig in strategisch wichtigen Bereichen wie der Werft- und Rüstungsindustrie und im Galeerenhandel. Der harte Kern der venezianischen Macht, das Arsenal, und die großen Handelsgaleeren gehörten dem Staat. Die relative Autonomie der Kolonien und Faktoreien war folglich im Vergleich zu Genua viel geringer. Die Kolonien hatten erhebliche Kontributionen an die Zentrale zu leisten bis hin zu einem festgelegten Aufgebot an Galeeren, die im Kriegsfall zu stellen waren. Im Grunde wurden über Jahrhunderte alle relevanten Entscheidungen von **Gremien**, den diversen Räten des Dogen, und nicht einzelnen Handelsherren entschieden. Dies ging bis zur Bestellung von Schiffskapitänen und Flottenkommandeuren, den Abfahrtszeiten der Galeeren, den Zollsätzen für einzelne Waren oder der Zahl der Reservegaleeren, die im Arsenal zu lagern waren.

In der venezianischen Geschichte finden sich zwar viele große Staatsmänner und Admiräle, aber kaum Erfinder, Fabrikanten, Ingenieure, Entdecker oder sonstige Innovatoren, wie sie so typisch für Genua sind. Venedig war in nautischer oder kommer-

zieller Hinsicht der Nachahmer und Perfektionierer dessen, was Genua vorgemacht hatte. Dazu gehörte auch eine rigide soziale Organisation der Gesellschaft, Anlass zu der These, dass der Karneval das Ventil bildete, um wenigstens einmal im Jahr, allerdings hinter der Maske, aus dieser Rigidität ausbrechen zu können.

Ein letzter Unterschied muss erwähnt werden. Die Literaturlage im Hinblick auf Venedig ist deutlich besser als im Fall Genua. Das gilt sowohl für die großen Monographien, etwa die Arbeiten von Frederic C. Lane⁸ wie für die zahlreichen Einzelstudien. Hier spiegelt sich die alles in allem größere Bedeutung Venedigs, das naturgemäß die höhere Aufmerksamkeit der italienischen und internationalen Historiker gefunden hat, nicht zuletzt, weil Venedig auch stärker in die großen internationalen Konflikte des 15. und 16. Jahrhunderts verwickelt war. Es spiegelt aber auch die bessere Quellenlage, weil Venedig über staatliche Archive mit zentral gesammelten Dokumenten verfügte, während man in Genua den mühsameren und ausschnittthafteren Weg über die privaten Firmenarchive gehen muss. Selbst dieses Detail bringt den Unterschied zwischen beiden Kommunen noch auf den Punkt.

⁸ Einen kurzen Überblick gibt J.-C. Hocquet, Venedig. In: Lexikon des Mittelalters, Bd. VIII. Sp. 1459-1471. Die neuesten Gesamtdarstellungen liefern John Julius Norwich, *A History of Venice*. New York 1989 und Peter Feldbauer/John Morrissey, *Venedig 800-1600. Wasservögel als Weltmacht*. Wien 2002. Vgl. ferner die knappe Darstellung bei Peter Feldbauer/John Morrissey, *Weltmacht mit Ruder und Segel. Geschichte der Republik Venedig 800-1600*. Essen 2004; der wichtigste Autor zum Thema ist sicherlich Frederic C. Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*. Baltimore 1992 (1. Aufl. 1934); ders., *Venice and History*. Baltimore 1966; ders., *Seerepublic Venedig* 1980; ders., *Studies in Venetian Social and Economic History*. London 1987; ferner der sehr ausführliche, aber veraltete W. Carew Hazlitt, *The Venetian Republic: Its Rise, Its Growth, and Its Fall A.D. 409-1797*. 2 Bde. London 1915; Heinrich Kretschmayr, *Geschichte von Venedig*. 3 Bde. Aalen 1986 (1. Aufl. 1920); McNeil 1974; der Sammelband von Brian Pullan (Hrsg.), *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*. London 1968; Gerhard Rösch 1982; ders., *Der venezianische Adel bis zur Schließung des Großen Rats. Zur Genese einer Führungsschicht*. Sigmaringen 1989 sowie das Kapitel zu Venedig in Scammel 1981. Sehr informativ ist auch Norbert Huse, *Venedig. Von der Kunst, eine Stadt im Wasser zu bauen*. München 2005.

5.2. Der langsame hegemoniale Aufstieg im Mittelmeer

Der langsame hegemoniale Aufstieg Venedigs vollzog sich über nahezu 400 Jahre, wenn man das Jahr 922 bzw. das Dogat von Petrus II. Orseolo (991-1008) als Anfang und das Jahr 1381 mit dem Frieden von Turin als Endpunkt dieses Aufstiegs annimmt. 992 bietet sich deshalb an, weil aus diesem Jahr die erste überlieferte Chrysobulle stammt, in der Venedig Handelsprivilegien in Byzanz eingeräumt werden, ein Hinweis, dass der byzantinische Kaiser Venedig noch ganz selbstverständlich als Teil seines Reiches betrachtete⁹. Das Jahr 1381 markiert den Abschluss des 4. Seekriegs zwischen Genua und Venedig, der mit einer genuesischen Niederlage endete und Venedig im östlichen Mittelmeer und damit auch im Handel mit der Levante als Führungsmacht etablierte.

Dass diese Aufstiegsphase so lange, viel länger als im Falle Genuas, gedauert hat, lässt sich darauf zurückführen, dass der Aufstieg beider Seestädte nahezu parallel verlief, Genua aber lange Zeit die Nase vorn hatte, und dass der hegemoniale Ausscheidungskampf nicht in einer großen Entscheidungsschlacht, sondern über zahlreiche Etappen in vier großen Seekriegen und vielen kleineren Gefechten und Freibeutereien beider Seiten ausgefochten wurde. Mal obsiegte die eine, mal die andere Seite. Hierzu gehört auch der Umstand, dass es keine Stehenden Heere bzw. permanent unterhaltenen Flotten gab, die einen militärischen Erfolg durch Besetzung oder Blockade hätten dauerhaft machen können. Wenn es der in einer Seeschlacht unterlegenen Seite gelang, in der folgenden Saison eine neue Flotte auszurüsten oder zu kaufen und zu bemannen, konnte selbst eine katastrophale Niederlage der Vorsaison wettgemacht werden. Entscheidend für den Ausgang dieses Hegemonialkonflikts war also nicht so sehr, welche aktuellen Verluste eine Seite je-

⁹ Vgl. dazu Lilie 1984.

weils hinnehmen musste, sondern die Frage, über welche Ressourcen sie langfristig verfügte, diese Verluste immer wieder wettzumachen.

Damit sind zwei Facetten des Aufstiegs Venedigs genannt: Die Emanzipation von Byzanz und dessen kommerzielle Durchdringung sowie die Dauerrivalität zu Genua. Hinzu kamen allerdings noch zwei weitere Facetten, nämlich die territoriale Expansion in der Adria, im östlichen Mittelmeer und zuletzt auf dem italienischen Festland sowie die Knüpfung eines Netzes von Niederlassungen und Privilegien in alle vier Himmelsrichtungen. Dabei wurden wahlweise diplomatische Mittel oder militärischer Druck, eine frühe Form der „Kanonenbootdiplomatie“, eingesetzt. Der Faktor territoriale Expansion macht deutlich, dass Venedig sich anders als Genua nicht mit dem Status einer Seemacht begnügte, die sich auf Flotte und Stützpunkte verlässt, sondern ein, wenn auch bescheidenes, Imperium errichten wollte. Das venezianische Territorium war nicht nur größer als das genuesische, es stand auch unter direkter Kontrolle der Mutterstadt. Damit konnte Venedig mehr Ressourcen mobilisieren als Genua. Hier liegt möglicherweise der entscheidende Grund, warum sich Venedig letztlich gegenüber Genua durchzusetzen und trotz seines relativen Niedergangs bis weit ins 16. Jahrhundert hinein in der Weltpolitik und Weltwirtschaft prominent mitzuspielen vermochte. Genua hingegen hat immer das Prinzip der Selbstverwaltung seiner Kolonien verfolgt, die wenig direkte Kontributionen zu leisten hatten.

Die Emanzipation von Byzanz vollzog sich schrittweise und über einen langen Zeitraum¹⁰. Wichtige Stationen war die Chrysobulle des Jahres 1082, als Venedig ein eigenes Viertel in Konstantinopel außerhalb der Stadtmauer am gegenüberliegenden Ufer des

¹⁰ Zu den rechtlichen Aspekten dieser Emanzipation vgl. Walter Heinemeyer, Die Verträge zwischen dem oströmischen Reich und den italienischen Städten Genua, Pisa und Venedig vom 10. bis 12. Jahrhundert. In: Archiv für die Diplomatik, Schriftgeschichte, Siegel- und Wappenkunde 3.1957. S. 79-161.

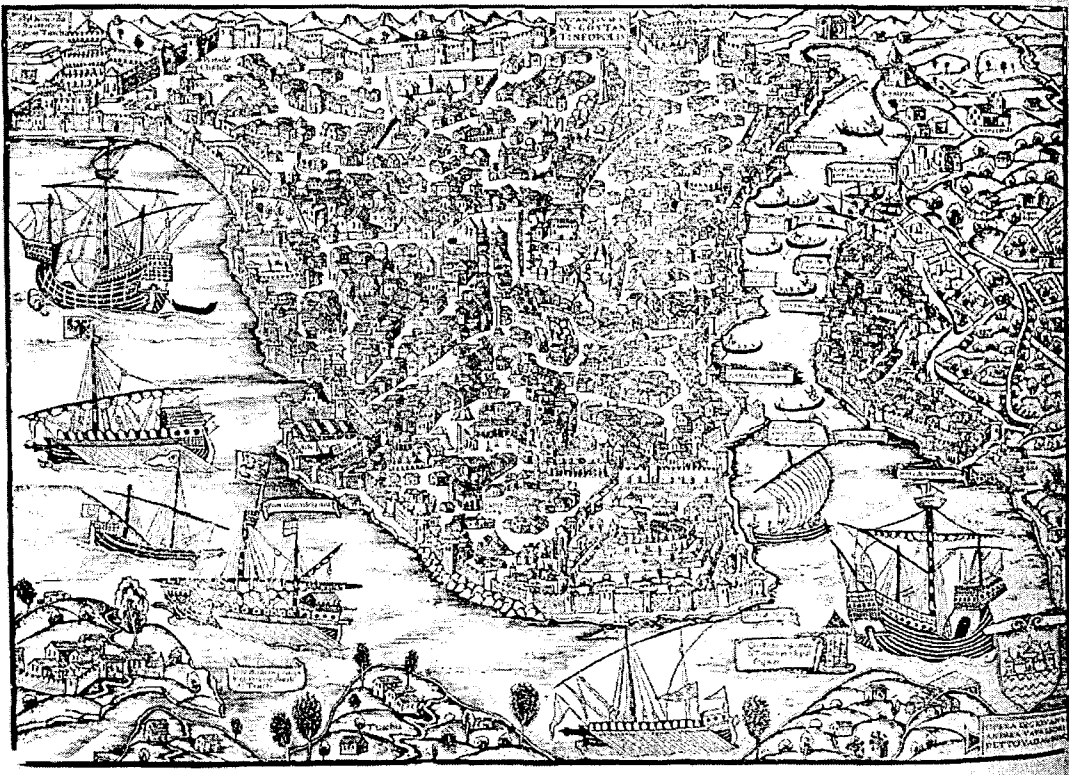
Goldenen Horns (Pera) in Höhe der heutigen Galata-Brücke eingeräumt wurde¹¹. 1148 wurde dieses Viertel deutlich vergrößert und soll um 1200 etwa 10.000 Venezianern Platz geboten haben. Dieses war eine für damalige Verhältnisse beträchtliche Zahl, die die Bevölkerung vieler prominenter mittelalterlicher Städte in Europa übertraf. Das Viertel beinhaltete eine Werft, Landungsbrücken und Faktoreien, eine Straßenzeile mit der Länge einer 1/3 Meile und Häuser zu beiden Seiten vor der Stadtmauer, die auch das Ausländerviertel umgab¹². Die Quartiere von Amalfi, Pisa und Genua schlossen sich an. Im Grunde handelte es sich hier um den Prototyp eines Vertragshafens (Treaty Port), ein System das zunächst im Mittelmeer und später im Zuge der europäischen Expansion auf das Becken des Indiks, die südostasiatische Inselwelt bis nach China und Japan ausgedehnt wurde. Also auch hier waren die Italiener die Vorreiter. Der rechtliche Status der Ausländerviertel ist nicht ganz klar. Seit 1204 stand das venezianische Quartier aber eindeutig unter Kontrolle der Lagunenstadt mit Konsul, Rat und Gericht. Es war der zentrale Umschlagplatz für den Handel mit und im Byzantinischen Reich, das seine ursprüngliche territoriale Ausdehnung zwar schon verloren hatte (1071 war Anatolien an die Osmanen verloren gegangen), aber immer noch große Teile des Balkans, Kleinasiens und Syriens umfasste. Außerdem kontrollierte es den strategischen Zugang zum Schwarzen Meer. Mit dem Privileg wurde Venedig auch die Zoll- und Handelsfreiheit im Reich eingeräumt mit der Konsequenz, dass dessen gesamter Seehandel von Venedig abgewickelt wurde. Eine weitere Bestimmung des Privilegs lautete, dass Amalfi, im Golf von Salerno gelegen und ehemals auch unter byzantinischer Oberhoheit stehend, in Abhängigkeit von Venedig geriet. Der Realitätsgehalt dieser Bestimmung ist eine offene Frage, da Amalfi längst unter normannische Herrschaft geraten war. Sie bedeutete auf jeden

¹¹ Für die Frühphase vgl. Horatio F. Brown, *The Venetians and the Venetian Quarter in Constantinople to the Close of the Twelfth Century*. In: *The Journal of Hellenic Studies* 40.1920. S. 68-88.

¹² Ein Plan des Quartiers ist abgebildet bei Brown 1920, S. 74.

Fall, dass damit eine Konkurrentin im Handel mit Byzanz untergeordnet wurde.

Abb. 5.1: Konstantinopel, Goldenes Horn und Ausländervorstadt Pera Mitte des 16. Jahrhunderts



Stich des Venezianers Giovanni Andrea Vavassore, Mitte des 16. Jhs.

Im Gegenzug verpflichtete sich Venedig, Byzanz militärische Unterstützung zu leisten. Bei Bedarf war ein bestimmtes Kontingent an Galeeren zu stellen. Handelsprivilegien gegen Galeeren war seitdem die eigentliche Grundlage der venezianisch-byzantinischen Beziehungen. Damit errang Venedig gegenüber den konkurrierenden Hafenstädten einen weiteren Vorteil, wenn es auch nicht verhindern konnte, dass auch Genua, Pisa und Amalfi eigene Quartiere in Konstantinopel zugestanden wurden. Auch der byzantinische Kaiser suchte die Italiener gegeneinander auszuspielen. Venedigs Position in Byzanz war nämlich nicht unbestritten. Mehrmals verweigerte der Kaiser die Erneuerung des Handelsprivilegs, so 1118 oder 1171-1182, als es zu offenen Konflikten kam. Venedig sah sich deshalb mehrfach zu Flot-

tendemonstrationen veranlasst, um durch militärischen Druck seine wirtschaftlichen Interessen zu wahren.

Der nächste Schritt in der Emanzipation vom Mutterland wurde im Jahre 1187 vollzogen, als es erstmals zu einem regelrechten Vertrag (Paktum)¹³ und nicht mehr nur zur Gewährung von Privilegien kam. Auch wenn der Gegenstand der gleiche war wie zuvor, nämlich Freihandel gegen militärischen Beistand, und nur die Liste der Häfen und Inlandsorte, zu denen Venedig Zugang hatte, immer länger wurde, so war dies in politischer Hinsicht doch ein wichtiger Schritt. Venedig gehörte seitdem auch de jure nicht mehr zu Byzanz, ein Ausdruck dessen lang anhaltendem Siechtums.

Dritter und letzter Schritt war schließlich der berühmte Vierte Kreuzzug (1203-1204), der auf venezianischem Druck umgeleitet wurde, also gar nicht Palästina erreichte, sondern zur Eroberung von Konstantinopel durch die Kreuzritter führte¹⁴. Hintergrund dieser intriganten Affäre war ein Vertrag zwischen den Kreuzfahrern und Venedig, das 200 Transportschiffe und 50 Kriegsgaleeren zur Unterstützung des Kreuzzuges stellen sollte. Als die Kreuzritter in Venedig eintrafen, um an Bord zu gehen, stellte sich heraus, dass das Heer bedeutend kleiner war, als zuvor angenommen, und dass die Ritter nicht in der Lage waren, die verabredete Summe aufzubringen. Darauf schlug die Stadt einen Deal vor. Die Transportkosten sollten aus der Kriegsbeute bezahlt werden, wobei Venedig sich aber eine Änderung der Kriegsziele vorbehielt. Zunächst wurde Zara (1203) an der dalmatinischen Küste erobert, ein schon lange begehrter

¹³ Brown 1920, S. 69. Insofern kann dieses Jahr im völkerrechtlichen Sinne als das Jahr der Unabhängigkeit betrachtet werden, während 1204 eher die politische Unabhängigkeit markiert.

¹⁴ Zu den Details vgl. William Ledyard Rodgers, *Naval Warfare under Oars 4th to 16th Centuries: A Study of Strategy, Tactics and Ship Design*. Annapolis 1967, S. 119 ff.; Franz Georg Maier, *Byzanz und der Balkan bis zur Eroberung Konstantinopels durch die Türken 1081-1453*. In: Schieder 1987. S. 1125-1168; Lilie 1984, S. 594.

Stützpunkt zur Kontrolle der Adria. Anschließend musste eine Palastrevolution in Konstantinopel zum Vorwand einer militärischen Intervention dienen, die mit der Eroberung der Stadt unter venezianischer Beteiligung und unter Führung des Dogen Enrico Dandolo endete, der bis zu seinem Tod (1205) in Konstantinopel residierte. Die Pferde auf dem Marcus-Dom waren Teil der Kriegsbeute und sind heute noch zu besichtigen. Das ursprüngliche Ziel des Kreuzzuges wurde nicht weiter verfolgt, zumal Venedig auch kein gesteigertes Interesse haben konnte, in einen Konflikt mit den Mameluken zu geraten, der bei einer Landung in Palästina oder Ägypten unweigerlich ausgebrochen wäre. Es mag sein, dass auf Seiten der römisch-katholischen Kreuzritter neben der Gier, feudale Besitzungen zu erobern, auch die Schwächung der griechisch-orthodoxen Konkurrenz eine Rolle gespielt hat. Dass man damit auch das letzte „Bollwerk“ gegen den Vormarsch der Osmanen zerstörte und ihnen den Weg öffnete, wurde offenbar nicht gesehen oder billigend in Kauf genommen.

Die Eroberung von Konstantinopel führte jedenfalls zur zeitweisen Zerschlagung des Byzantinischen Reiches, zur Gründung des Lateinischen Kaiserreiches (1204-1261) und zu einem Teilungsvertrag¹⁵. Ein Viertel des Reiches wurde dem lateinischen Kaiser zugeschlagen. Die übrigen drei Viertel wurden zur Hälfte zwischen Venedig und den neuen fränkischen (d.h. deutschen und französischen) Lehnsherren als Kriegsbeute aufgeteilt. Daneben verblieb ein byzantinischer Reststaat. Die Konsequenzen für Venedig waren gewaltig. Venedig wurde nicht nur über Nacht vom ehemaligen Untertan zur Beherrscherin von Byzanz. Es war auch der eigentliche Sieger des Vierten Kreuzzuges. Aus seinem Teil der Erbmasse (immerhin drei Achtel des alten Territoriums) gewann es in den Jahren 1204-1211 auch militärische Stützpunkte (Modon und Koron auf dem Peleponnes sowie auf Kre-

¹⁵ Vgl. dazu Kretschmayr 1920, Bd. 2, S. 4.

ta) und seine ersten Kolonien in der Adria (Ragusa, Durazzo), in der Ägäis (Naxos, die Zykladen und Sporaden) und im östlichen Mittelmeer (Kreta). Damit setzte auch die venezianische Siedlungsauswanderung ein. Kurzfristig wurde sogar erwogen, die Hauptstadt des neuen Reiches von Venedig nach Konstantinopel zu verlegen¹⁶ und damit auch symbolisch die alte Zugehörigkeit zu Byzanz und im Sinne der Nachfolge einen eigenen imperialen Anspruch zu unterstreichen! Auch das Lateinische Kaiserreich verblieb wirtschaftlich unter venezianischer Kontrolle. Das Schwarze Meer wurde für Venedig geöffnet. Durch die Inbesitznahme von Soldaia auf der Krim bekam es, wie Caffa im Falle Genuas, einen zentralen Umschlagplatz für die Schwarzmeerregion. Damit gewann Venedig nicht nur Zugang zu deren Rohstoffen, sondern auch den Zugang nach Asien via Tana auf der Landroute bzw. auf einer neuen Karawanenroute via Trapezunt an der Schwarzmeerküste Kleinasiens, die über Täbris zum Persischen Golf führte. Auch nach der Restauration des Byzantinischen Reiches behielt Venedig seine Kriegsbeute.

Das Jahr 1204 markierte mithin den Beginn der ersten großen Blüte Venedigs, zumal gleichzeitig die Konkurrentin Genua im Osten einen herben Rückschlag verzeichnen musste. Diese Blüte sollte bis 1261 dauern, als der byzantinische Kaiser nochmals in der Lage war, Konstantinopel mit militärischer Unterstützung Genuas zurückzuerobern. Damit wird deutlich, dass die Konkurrenz der beiden Städte immer wieder auch auf dritten Schauplätzen ausgetragen wurde. Das Byzantinische Reich vermochte so noch für fast 200 Jahre als eine Art Schrumpfkopf weiter zu existieren, bis die Eroberung Konstantinopels durch die Osmanen 1453 dessen endgültiges Ende markierte. Bittere Konsequenz der Restauration für Venedig war, dass es zwar seine Kolonien behalten konnte, aber seine Position in Konstantinopel und damit auch den Einfluss im Schwarzen Meer wieder

¹⁶ So John Julius Norwich, *Venice: The Rise to Power*. London 1978, S. 173.

verlor. Erst seit 1268 war die schrittweise Rückkehr nach Konstantinopel möglich. Der venezianische Schwarzmeerhandel erlang aber nie die Bedeutung wie die Route via Alexandria.

Die territoriale Expansion Venedigs vollzog sich in drei Schritten. Erster Schritt war die Eroberung oder zumindest Kontrolle der Gegenküste in der Adria. Die dalmatinische Küste und die vorgelagerten Inseln mussten Ungarn abgerungen werden. Bereits 1115-1118 war Venedig hier erfolgreich. Erst 250 Jahre später, 1356, wurde Dalmatien wieder an Ungarn abgetreten und konnte nochmals in einem langen Krieg 1409-1420 zurückerobert werden. Als Folge des Vierten Kreuzzuges und der Aufteilung des Byzantinischen Reiches erhielt Venedig auch die Kontrolle über Ragusa, später eine weitere Konkurrentin im Levante-Handel, Teile des heutigen Albaniens (Durazzo) und die Insel Korfu (bis 1267). Mit der Kontrolle von Ausgang und Ende der Adria sowie aller wichtigen Orte an der Gegenküste zu Italien konnte erstmals davon gesprochen werden, dass die gesamte Adria zur Einflusszone Venedigs geworden war. Lediglich das als Konkurrentin verbliebene Ancona wurde erst 1264 durch einen Vertrag in Abhängigkeit gebracht, der Ancona den Zwischenhandel für Dritte außerhalb der Adria untersagte.

Mit diesen Eroberungen war für Genua der Zugang zur Adria versperrt. Zu den Ägäis-Inseln (Zykladen, Sporaden und Kreta mit der Hauptstadt Candia) kamen militärische Stützpunkte auf dem griechischen Festland (Peloponnes). Damit gewann Venedig eine durchgehende Kette von territorialen Besitzungen und militärischen Stützpunkten von der Lagune entlang der Adria, um Griechenland herum bis nach Konstantinopel, dem Gebiet der sog. Romania, ganz im Sinne einer klassischen Seemacht, die zur Kontrolle ihrer Routen Stützpunkte und Versorgungsstationen benötigt. Im Schwarzen Meer war die territoriale Präsenz Genuas deutlich stärker mit Teilen der Krim (Caffa), Tana und Besitzungen an der türkischen Schwarzmeerküste, während Venedig

sich hier mit Handelsniederlassungen begnügte. Die Kontrolle über die Kolonien war anfänglich eher gering. Erst ein Aufstand in Kreta (1363-1366) führte dazu, dass Venedig regelrechte Garnisonen unterhielt, eine Politik, die von Genua nie verfolgt wurde.

Ende des 14. Jahrhunderts, nach dem 4. Seekrieg mit Genua, wurde das Kolonialreich in Griechenland erweitert. 1383 kamen Negroponte (Euböa), 1386 erneut Korfu, das zwischenzeitlich an die Staufer gefallen war, 1392 erneut Albanien mit Durrazzo hinzu. Argos und Nauplion folgten 1388. Damit wurde Venedig in klassischer Hegemonialfunktion Garantiemacht in Griechenland, eine Rolle, die Byzanz schon lange nicht mehr hatte wahrnehmen können. 1407 fielen Lepanto, 1422 Korinth und 1423 Saloniki an Venedig. Seitdem war in Griechenland die venezianische Kontrolle nahezu vollständig. Gleichzeitig (1416) begann allerdings der lange Konflikt mit den Osmanen, die 1430 ihrerseits Saloniki den Venezianern abringen konnten und damit zur neuen Konkurrentin in der Ägäis aufzusteigen vermochten.

Die dritte und letzte, am Ende für Venedig besonders problematische Welle der territorialen Expansion, begann nach dem 4. Krieg mit Genua (1381) auf dem italienischen Festland und führte zur Eroberung der Terraferma, die Venedig als sein natürliches Hinterland verstand. Eine erste Eroberung von Treviso (1339) blieb zunächst vereinzelt und wurde nicht vor 1388 konsolidiert. Erst die vorübergehende Schwäche Mailands, das über einen beträchtlichen Territorialbesitz verfügte, konnte genutzt werden. Von 1404-1405 vermochte Venedig Vicenza, Verona, Padua, seit 1420 auch Feltre, Belluno und das Friaul und damit die Holzreviere des südöstlichen Alpenabhangs zu annektieren. Da im gleichen Jahr auch Dalmatien zurückerobert wurde und 1427 noch Bergamo hinzukam, war Venedig im Laufe der Zeit zu einer bedeutenden Territorialmacht in Oberitalien, gleichrangig mit Mailand und Florenz, aufgestiegen.

Der Vorteil lag zweifellos darin, dass Venedig sich damit eine eigene Nahrungsmittelversorgung verschaffte und die strategisch wichtige Waldregion in den Alpen kontrollierte. Nachteilig war umgekehrt, dass es seitdem einen Spagat zwischen See- und Landmacht zu leisten hatte. Es wurde in die Konflikte der italienischen Territorialstaaten hineingezogen und musste deshalb neben der Flotte auch ein Stehendes Heer unterhalten, das im Gegensatz zur Flotte nur kostete und nichts einbrachte. Die italienischen Staaten schlossen sich 1509 in der Liga von Cambrai gegen Venedig zusammen und konnten ihm mit Unterstützung Frankreichs bei Agnadello eine empfindliche Niederlage beifügen. Dennoch, Ende des 15. Jahrhunderts erreichte Venedig seine größte territoriale Ausdehnung und wurde von den Mächten der Zeit nicht mehr nur als Handels- und Seemacht, sondern auch als Territorialmacht wahrgenommen.

Streng zu unterscheiden von der territorialen Expansion ist die Etablierung eines Netzes von Handelsniederlassungen mit ganz unterschiedlichem Status. Hierbei verhielt sich die venezianische Politik nicht grundsätzlich anders als die von Genua. Auch im Falle Venedigs kann man als Faustregel nehmen: Je weiter östlich desto förmlicher und desto eher unter Einsatz von Gewalt, je weiter westlich, desto informeller und diplomatischer bis hin zum Unterhalt bloßer Faktoreien, wie sie auch deutschen Kaufleuten in Venedig eingeräumt wurden. Allerdings, Venedig folgte in der Regel den Spuren Genuas, das im „fernen Osten“ (Schwarzes Meer) wie im „fernen Westen“ (Flandern und England) die Türen geöffnet hatte.

Grob lässt sich dieses Handelsnetz in acht Teilregionen unterteilen:

1. **Byzanz/Romania:** Hier handelte es sich zunächst um schlichte Privilegien, die der Kaiser eingeräumt hatte. Mit zunehmender Schwäche der Byzantiner wurde dabei auch militärischer Druck eingesetzt und seit 1204 regelrechte

Eroberung betrieben. Aus den privilegierten Niederlassungen wurden Kolonien und militärische Stützpunkte.

2. **Syrien/Palästina:** Hier war Venedig wie Genua Trittbrettfahrer der Kreuzzüge und konnte in den Küstenstädten der Kreuzfahrerstaaten wie Accon eigene Viertel mit befestigter Komponente (Wehrturm) einrichten. Im Unterschied zu Genua war Venedig mit militärischer Unterstützung zurückhaltender, da man es sich mit den gegnerischen Mameluken nicht völlig verderben wollte, während Genua hier unbefangener vorging, da es eher auf die mongolische Karte setzte.
3. **Alexandria:** Die Südroute durch das Rote Meer hatte für Venedig immer die erste Priorität im Handel mit dem Osten. Die Mameluken waren zwar manchmal Gegner wie in den Kreuzzügen, aber öfter Partner, manchmal sogar regelrechte Verbündete wie am Ende gegen die Portugiesen. Venedig setzte auf Verträge mit dem Sultan, um an die Gewürze des Orients zu kommen. Umgekehrt hatte der Sultan Interesse an einem verlässlichen und dauerhaften Partner, um die Durchgangszölle überhaupt realisieren zu können. Außerdem benötigte er dringend einen Lieferanten für Holz u.a. kriegswichtige Materialien. Nur wenn Venedig in die christliche Koalition gezwungen wurde, so während der Kreuzzüge und nach dem Fall von Akkon durch das Handelsverbot des Papstes, musste es sich widerwillig umorientieren. Bereits 1173 wurde die erste Faktorei in Alexandria errichtet.
4. **Lajazzo/Kleinarmenien:** Der Hafen des christlichen Kleinarmeniens, zwischen Syrien und der Türkei gelegen, war kurzzeitig (1323-1347) das Nadelöhr, um die Blockadepolitik durch den Bann des Papstes zu unterlaufen, wenn auch Tunis und Zypern gleichermaßen als Zwischenstationen genutzt wurden. Die Eroberung von Kleinarmenien durch die Mameluken (1347) beendete dieses Intermezzo und förderte die neuerliche Annäherung.

5. **Deutschland:** Dauerhaft war der Handel mit Deutschland, der 1177 seinen Aufschwung nahm, als Barbarossa Venedig die Zollfreiheit im Reich eingeräumt hatte, nachdem die Lombardische Liga bei Legnano den Zugriff der Staufer auf Italien abgewehrt hatte. Bereits 1222 wurde die Fondaco dei Tedeschi, die deutsche Handelsniederlassung am Rialto gegründet. Nürnberg und andere oberdeutsche Städte wurden zu Partnern eines gleichberechtigten Handels, bei dem die deutsche Seite Kupfer, Eisen, Silber und Felle lieferte und im Gegenzug Gewürze und andere orientalische Waren bezog.
6. **Schwarzes Meer:** Sehr viel später als Genua, nämlich erst nach 1204, bekam Venedig Zugang zum Schwarzen Meer mit Niederlassungen auf der Krim (Soldaia) und in Tana. Noch später, nämlich erst 1319, kam es zum Vertrag mit Byzanz zur Öffnung von Trapezunt und damit zur Eröffnung der Karawanenroute via Täbris zum Persischen Golf. Die mongolische Variante spielte für Venedig aber nie die gleiche Rolle wie für Genua.
7. **Flandern und England:** Venedig schickte 1314 seine erste Galeere nach Flandern und 1316 seine erste Galeere nach England. Hier waren Southampton und London bzw. Brügge (Sluis) und Antwerpen die Endpunkte eines Galeerenverkehrs, der kontinuierlich auf hohem Niveau bis 1533 unterhalten wurde.
8. **Aque Morte:** Hierunter ist die europäische Küste des westlichen Mittelmeers, also die französischen und spanischen Häfen, soweit sie nicht unter muslimischer Kontrolle standen, zu verstehen.
9. **Berberküste:** Die nordafrikanischen Häfen waren die letzten, die seit 1436 in das venezianische Handelsnetz einbezogen wurden. Aque Morte und Berberküste, die in einer Rundfahrt gemeinsam angelaufen werden konnten, spielten aber nur eine geringe Rolle.

Die Skizzierung der Routen machte deutlich, dass Venedig vorrangig nicht mit rückständigen Gebieten, sondern mit hochzivilisierten Reichen wie Byzanz, Ägypten, Persien, indirekt auch mit Indien und China, Handel trieb und überwiegend Luxusgüter transportierte. Dies unterschied es von der Hanse oder den Niederlanden in Nord- und Ostsee, die mit Stapelgütern handelten. Ähnlich wie Genua musste Venedig dabei permanent mit Rückschlägen kämpfen, die militärische Interventionen erforderten oder kurzfristige Reorientierungen mit neuen Bündnisverpflichtungen verlangten. Dabei zogen Venedig, Genua und die anderen Seestädte keineswegs an einem Strang. Im östlichen Mittelmeer bekämpften sie sich untereinander genauso häufig wie sie in gemeinsamer Frontstellung gegen die Muslime lagen.

Die Rückschläge in Byzanz wurden bereits ausführlich dargestellt. In Syrien/Palästina erlitt Venedig das gleiche Schicksal wie Genua. Mit dem Fall von Akkon war seine militärische Präsenz an der Levante-Küste beendet. Seitdem war man auf die Kooperation mit den Mameluken angewiesen. 1238 gab es einen Vertrag, in dem zum ersten Mal vom venezianischen Konsul in Alexandria gesprochen wurde, dem die Aufsicht der Faktorei anvertraut und die Rechtssprechung bei Streitigkeiten unter Venezianern wie zwischen Venezianern und den „Franken“ zugestanden wurde. In Alexandria musste man allerdings mit dem zeitweisen Handelsverbot des Papstes umgehen, in Lajazzo, dem Ausweg aus dem Embargo, mit der Eroberung Kleinarmaniens durch die Mameluken. Die Schwarzmeerrouten via Tana und Trapezunt wurden unterbrochen durch die Pest, die in Venedig drei Fünftel der Bevölkerung dahinraffte, und den Verfall des Mongolischen Reiches. Dieser hatte in Persien sogar noch früher eingesetzt als im Herrschaftsbereich der Goldenen Horde. Selbst der Handel im Westen blieb nie ungestört. Der Hundertjährige Krieg zwischen Frankreich und England (1339-1453) führte zur Kontrolle des Ärmelkanals durch England und leitete dessen

frühe protektionistische Handelspolitik ein, die auch gegen die Italiener gerichtet war.

Das eigentlich feste Bündnis mit dem Reich, genauer den fränkischen Ritterheeren, Grundlage der Kooperation in den Kreuzzügen, erhielt einen ersten Bruch durch die „Sizilianische Vesper“¹⁷. Aragon hatte 1282 Sizilien gegen ein französisches Ritterheer mit Hilfe der überlegenen Waffentechnik seiner Bogenschützen erobert. Diese Niederlage war der Anfang vom Ende der mittelalterlichen Ritterheere, markierte den Beginn der Renaissance und damit die Blüte der italienischen Stadtstaaten unabhängig vom Reich. Bis dato hatte ein Ritterheer von ein paar hundert schwergepanzerten Reitern genügt, um in Europa große Reiche zu erobern. Bei der damaligen Kampftechnik Mann gegen Mann war dem Ansturm eines kompakten Ritterheeres in vollem Galopp und mit gesenkten Stoßlanzen niemand gewachsen. Sollte ein solches Heer in der Ferne zum Einsatz kommen, war die Logistik der italienischen Galeeren notwendig, um die Ritter vor Ort zu bringen. Das Zusammenspiel von Ritterheer und Galeerenflotte war die eigentliche Basis der Interessengemeinschaft von Fränkischem Reich und italienischen Hafenstädten. Selbst auf See wurde noch das Prinzip des Zweikampfs verfolgt. Seeschlachten wurden geführt, indem die Galeeren nach vorherigen Rammmanövern längsseits gingen und auf Deck Mann gegen Mann gekämpft wurde. Selbst eine kleine Flotte von 10 Kriegsgaleeren mit einer Besatzung von 200-250 Mann pro Galeere konnte eine beachtliche Streitmacht von 2500 Kämpfern bilden, wenn die Ruderer ihre Bänke verließen und zu den Waffen griffen. Eine solche Flotte war zu Wasser eine vergleichbare Streitmacht wie ein Ritterheer aus 2500 Reitern.

Diese Konstellation änderte sich durch die Innovation des Bogenschützen. Auch kompakte Ritterheere konnten jetzt sehr ef-

¹⁷ Vgl. dazu McNeill 1974, S. 40 ff.

fektiv aus der Distanz bekämpft werden wie die leichte Reiterei der Mongolen in Südeuropa mehrfach demonstriert hatte. Genauso machte der Einsatz von Bogen- oder Armbrustschützen auf Galeeren diese von einer Nachkampf- zu einer Distanzwaffe. Die Durchschlagskraft dieser Innovation hatte sich erstmals 1282 auf Sizilien erwiesen. Damit war die Grundlage des Bündnisses von Ritterheer und Galeere bzw. der Franken mit den italienischen Hafenstädten, der alten Landmacht mit den alten Seemächten, nicht mehr gegeben. Die politische Konsequenz war, dass Venedig sehr viel unabhängiger vom Reich operieren und sich stärker in Richtung Mameluken orientieren konnte.

Der eigentliche hegemoniale Ausscheidungskampf mit der Konkurrentin Genua erstreckte sich von 1253 bis 1381 und wurde in vier Seekriegen ausgefochten. Der 1. Seekrieg (1253-1259) entzündete sich an der Kontrolle der Handelsrouten. Venedig vermochte zwar 1258 die Seeschlacht vor Akkon, der wichtigsten Bastion der Kreuzfahrer in der Levante, zu gewinnen, konnte aber nicht verhindern, dass Byzanz 1261 mit genuesischer Hilfe restauriert wurde, ein schönes Beispiel, wie wenig dauerhaft damals ein Seesieg ohne permanente große Flotte eigentlich wirkte. Das Ergebnis des 1. Seekrieges im Hinblick auf den kommerziellen Einfluss war ein Unentschieden. Genua reaktivierte den Asienhandel auf der zentralasiatischen Route, Venedig kooperierte mit den Mameluken und konzentrierte sich auf die Südroute. Das Jahr 1270 markierte einen Frieden, der auf französischen Druck zustande gekommen war. Vor dem Hintergrund der Kreuzzüge bestand auf französischer Seite kein Interesse, dass beide als Partner benötigten Seestädte sich untereinander bekriegten.

Der 2. Seekrieg (1293-1298) fand statt vor dem Hintergrund des päpstlichen Handelsverbots mit den Muslimen nach dem Fall von Akkon. Der Verlust der italienischen Niederlassungen in der Levante, damit die Aufgabe der mittleren Route, musste kompen-

siert werden. Die Variante via Kleinarmenien war zwischen beiden Städten umkämpft und führte zur venezianischen Niederlage vor Lajazzo. Konsequenz war die erstmalige Umrüstung der venezianischen Galeeren durch den Einsatz von Bogenschützen. Das Jahr 1298 erlebte die größte Seeschlacht zwischen beiden Flotten bei Curzola. Die Schlacht endete mit hohen Verlusten für Venedig, doch konnte Genua den Sieg nicht nutzen, da seine Flotte entsprechend der Saison aus den genannten Gründen (Erntezeit, Handelsmarine) wieder heimfahren musste und Venedig im nächsten Jahr eine neue Flotte aufbieten konnte. So kam es 1299 im Frieden von Genua zu einem neuerlichen Patt, das durch die Aufteilung der Einflusszonen im östlichen und westlichen Mittelmeer dokumentiert wurde, ohne dabei noch Pisa im Westen bzw. Byzanz im Osten zu konsultieren oder gar einzubeziehen.

Der 3. Seekrieg (1351-1354) stand ganz im Zeichen der Pestepidemie in Europa, dem Zusammenbruch des Mongolenreichs und dem drastischen Verfall des Handels. Auch Venedig verlor drei Fünftel seiner Bevölkerung. Er endete mit einer Niederlage Venedigs und dem Vertrag von Genua. Venedig musste den Handel mit den Mongolen und der Schwarzmeerregion aufgeben. Erneut wurde dieser Verlust durch die Hinwendung zu den Muslimen, den Routen via Beirut und Alexandria, kompensiert.

Der 4. Seekrieg bzw. Chioggia-Krieg (1378-1381) entzündete sich an dem venezianischen Versuch, wieder in die Schwarzmeerregion zurückzukehren. Venedig besetzte die kleine Insel Tenedos am Eingang zum Marmarameer, mit deren Hilfe die Dardanellen kontrolliert werden sollten. Das war ein Kriegsgrund für Genua, das diesmal eine andere Strategie verfolgte. Die genuesische Flotte griff die Stadt Venedig direkt an, drang in die Lagune ein und besetzte die Stadt Chioggia am südlichen Rand der Lagune. Damit geriet Venedig in eine bedrohliche Lage. In einer äußersten Kraftanstrengung gelang es 1380, Chioggia zu entsetzen und die an Land gegangenen Genuesen zurückzuschla-

gen. Venedig setzte dabei erstmals Schiffsgeschütze ein. Der Sieg über Genua wurde 1381 im Frieden von Turin besiegelt. Dieser bestätigte das venezianische Handelsmonopol im Levante-Handel und die endgültige Abdrängung Genuas ins westliche Mittelmeer. Der 5. Seekrieg (1431) mit der Seeschlacht bei Portofino ist demgegenüber nur noch als Nachhutgefecht zu bezeichnen.

Das Muster dieses anhaltenden Ausscheidungskampfes ist klar erkennbar. Auslöser des Konflikts waren immer wieder Handelsfragen - entweder Verteilungskämpfe um einen schrumpfenden Markt oder konfliktträchtige Reaktionen auf das Agieren Dritter wie die Eroberung von Akkon durch die Mameluken, das Handelsverbot des Papstes mit den Muslimen, der Zusammenbruch des Mongolenreiches. Immer war Venedig als aufsteigende Macht der Herausforderer, immer war Genua als etablierte Seemacht diejenige, die der venezianischen Herausforderung dank seiner überlegenen Flotte offensiv begegnen wollte. Dreimal konnte Genua mehr oder weniger die Herausforderung erfolgreich abwehren, konnte die Seesiege aber nicht in einen dauernden Erfolg ummünzen. Das hätte verlangt, die Lagunenstadt zu besetzen, zumindest dauerhaft zu blockieren wie seiner Zeit im Falle Pisas vorexerziert. Dazu reichte die genuesische Seemacht aber nicht aus, konnte aufgrund der genannten strukturellen Faktoren auch nie ausreichen. Genua verfügte über zu wenige Menschen, nicht über eine große permanente Flotte. Jede Expedition war nur eine saisonale Angelegenheit, deren Ende nicht nur durch die Jahreszeit, sondern auch durch die zivilen Anforderungen an die Mannschaft bestimmt wurde. Wenn die Oliven- und Feigenernte anstand, wurden die Ruderer zu Hause gebraucht. Auch konnte die Handelsmarine nicht dauerhaft ihrer Mannschaft entblößt werden, da sonst die Einnahmen der Handelsstadt weggebrochen wären.

Also musste man immer wieder heimfahren und einen Kompromissfrieden suchen. Dieser ließ dem anfänglich unterlegenen Venedig die Zeit, immer wieder eine neue Flotte auszurüsten, so dass sich das Patt wieder herstellte. Im Zweifelsfalle, wenn die genuesische Flotte zu übermächtig war, wie 1295, stellte man sich einfach nicht zum Kampf, und die Genuesen mussten unverrichteter Dinge abdrehen.

Als Genua im 4. Krieg endlich die strategische Konsequenz gezogen hatte und ein Landungsunternehmen versuchte, war es dem Erfolg durchaus nahe. Dass sich am Ende dennoch Venedig durchsetzte, mag auf die geänderte Waffentechnik (Einsatz von Schiffskanonen) zurückzuführen sein. Der entscheidende und langfristig wirksamere Faktor muss aber der Umstand gewesen sein, dass Venedig einfach größer war und aufgrund seiner zentralistischen Verfassung seine Ressourcen auch effektiver zum Einsatz bringen konnte. Auf Dauer konnte Genua trotz seiner technologischen Überlegenheit nicht genug Schiffe, Ruderer und Finanzmittel aufbringen. Im Chioggia-Krieg war dieser Umstand letztlich kriegsentscheidend. Die Durchsetzung Venedigs in diesem Ausscheidungskampf ist also nicht so sehr in überlegener Technik oder größerer militärischer Kompetenz, sondern in der besseren Fähigkeit zu suchen, die eigenen Ressourcen optimal zu mobilisieren. Diese Fähigkeit hatte sehr viel zu tun mit seiner staatlichen Verfasstheit.

5.3. Die Grundlagen der venezianischen Macht

Die Grundlagen der venezianischen Macht waren naturräumlicher, politischer, kommerzieller und technisch-industrieller Art. Sie ähnelten denjenigen Genuas in vieler Hinsicht, so dass hier nur noch die Unterschiede hervorzuheben sind. Die geographische Lage der Lagune am nördlichen Ende der Adria bevorzugte Venedig gleich mehrfach. Während Genua von der Po-Ebene

durch den Appenin abgeschnitten war, stand Venedig der Weg nach Oberitalien offen. Dieses war über sein Flusssystem sogar für venezianische Binnenschiffe befahrbar. Das südliche Voralpenland lieferte lange Zeit genügend Holz für den Schiffsbau. Der Holzmangel und der Zwang, das strategisch so wichtige Schiffsholz von weither aus dem Schwarzen Meer zu importieren, stellte sich für Genua sehr viel früher und gravierender. Als die Wälder der Dolomiten erschöpft waren, konnte Venedig auf die Wälder Dalmatiens zurückgreifen. Hanf zur Herstellung von Schiffstauen lieferte die Po-Ebene.

Die im Vergleich zu Genua östlichere Lage führte zur natürlichen Orientierung über den Brenner nach Süddeutschland als der wichtigsten Absatzregion der Waren, die Venedig in der Levante eingekauft hatte. Im Gegenzug lieferten die Deutschen die für die venezianische Werft- und Rüstungsindustrie strategisch wichtigen Metalle, aber auch Edelmetall, das zum Ausgleich der chronisch negativen Handelsbilanz mit der Levante dringend benötigt wurde.

Venedig war zwar wie Genua eine Republik, aber dennoch in seiner politischen Verfasstheit sehr verschieden. Während Genua als der Prototyp einer liberalen, frühbürgerlichen Kommune mit auf ein Minimum beschränkten staatlichen Strukturen anzusehen ist, wo der Markt die letzte Regulierungsinstanz bildete, war Venedig der Prototyp eines frühmodernen Staatskapitalismus, dirigiert von einer hierarchisch aufgebauten Oligarchie. Diese Oligarchie rekrutierte sich ursprünglich aus den großen Familien des Stadtadels. Diese besetzten dauerhaft die wichtigsten politischen und militärischen Ämter der Kommune, verheirateten ihre Söhne und Töchter in die europäischen Herrscherhäuser, stellten Kardinäle und Päpste, waren aber zugleich als Kaufleute (Shakespeares „Kaufmann von Venedig“) im Fernhandel engagiert. Insbesondere die Familien Dandolo und Tieopolo hatten quasi ein Abonnement auf das Amt des Dogen. Der vielleicht be-

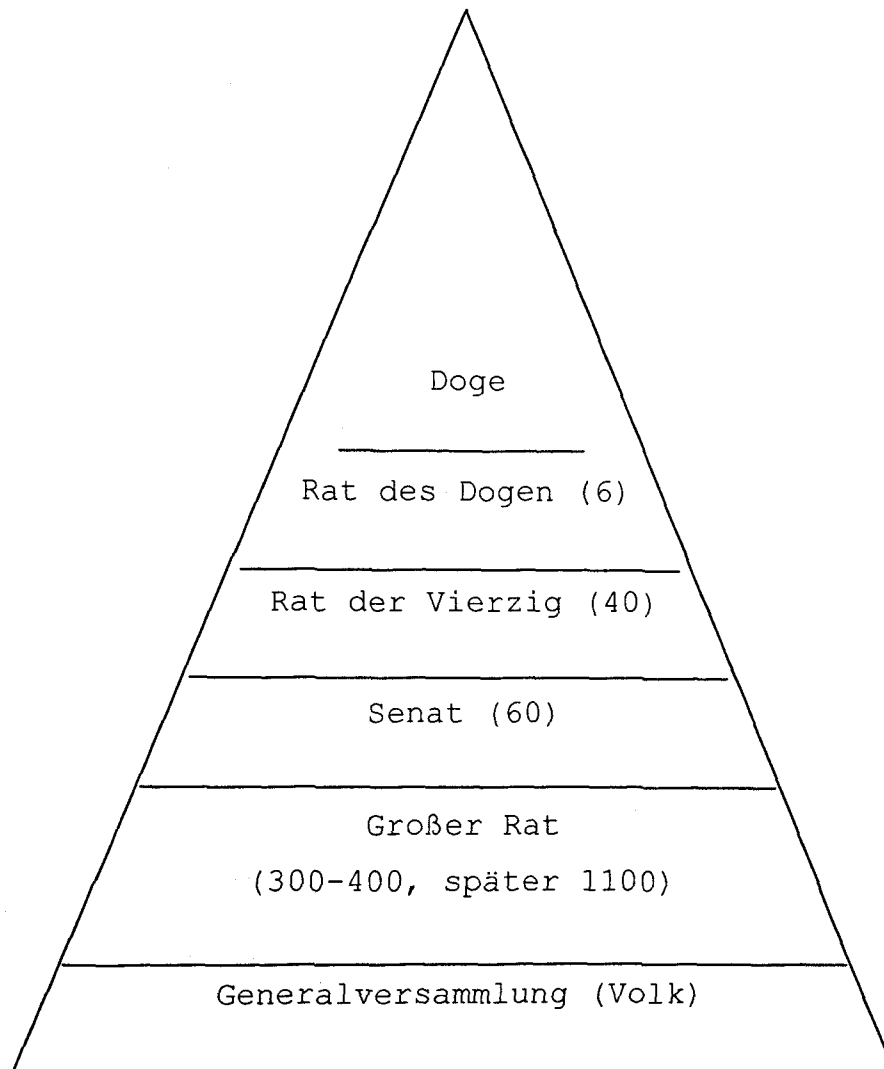
rühmteste Doge, Enrico Dandolo, war zugleich Befehlshaber des Vierten Kreuzzuges, Eroberer von Konstantinopel und Vollender der Emanzipation Venedigs von Byzanz. Erst seit Mitte des 13. Jahrhunderts wurde die Herrschaft des Stadtadels durch neue Familien erweitert, zu Wohlstand gekommene Kaufleute und Handwerker, die als Nouveau Riches vielfach über ein bedeutend höheres Einkommen als der alte Stadtadel verfügten. Venedigs Oligarchie war aufgrund ihrer Interessenidentitäten sehr viel homogener als die der Rivalin Genua und zerfiel auch nicht in Fraktionen wie die Guelfen und Ghibellinen, ein weiterer Grund für die längere Stabilität Venedigs gegenüber Genua. Repräsentativer Ausdruck dieser Oligarchie waren die städtischen Palazzi, die entlang des Canale Grande, vor allem in der Nähe der Rialto-Brücke, errichtet wurden. Das Viertel am Rialto war auch das kommerzielle Zentrum der Stadt, wo die Kaufleute und Bankiers ihre Sitze bzw. „Bänke“ auf offener Straße aufgestellt hatten, während das politische Zentrum durch den Markusplatz und den Dogenpalast markiert wurde. Daran an schloss sich mit Castello und dem Arsenal das gewerblich-militärische Zentrum, an dessen Spitze ein Admiral stand.

Bei rund 100.000 Einwohnern im Jahre 1200 stützte sich das politische System auf etwa 200 Familien, darunter 20-50 sog. große Familien, deren Abkömmlinge für die Spitzenämter in Frage kamen. Diese Zahl wurde seit 1250 durch den „Aufstieg des Volkes“ um wohlhabende bürgerliche Familien leicht angehoben. Aus den 200 Familien rekrutierten sich etwa 500 Beamte, die die Geschicke der Stadt und des venezianischen Imperiums lenkten¹⁸. An der Spitze stand der auf Lebenszeit gewählte Doge, der in der Frühphase noch als byzantinischer Beamter fungierte. Im Schnitt bekleidete ein Doge dieses Amt für etwa 12 Jahre. Ihm unterstand eine pyramidenförmige Struktur aus diversen

¹⁸ Vgl. dazu Lane 1980, S. 155 ff.

Räten mit unterschiedlichen Kompetenzen und gegenseitigen Kontrollbefugnissen.

Abb. 5.2: Die Pyramide des venezianischen Staates



Quelle: Lane 1980, S. 155.

Die eigentliche Regierung (Signoria) bestand aus zehn Personen, dem Dogen, dem aus sechs Mitgliedern (für jeden Stadtbezirk) bestehenden Rat des Dogen, der für ein Jahr bzw. sechs Monate gewählt wurde, sowie den drei Vorsitzenden (Capi) des Rats der Vierzig. Wahlgremium der Amtsinhaber war der Große Rat, im 13. Jahrhundert das eigentliche Zentrum der Macht. Hier waren alle einflussreichen Familien Venedigs vertreten. Der Große Rat wählte alle Beamte der Stadt und die Mitglieder der anderen Räte, verabschiedete Gesetze, schlichtete Konflikte.

te innerhalb der Verwaltung, verordnete Bestrafungen und erließ Begnadigungen. Mitglieder des Großen Rats war man Kraft Amtes, wie die Räte des Dogen, oder aufgrund seiner Zugehörigkeit zu den wichtigen Familien. Er bestand ursprünglich aus 300-400 Personen, den Vertretern des Stadtadels, und wurde 1296/97 um die Vertreter der bürgerlichen Familien auf über 1100 Personen erweitert. Jeder, der Rang und Namen in Venedig hatte, war hier vertreten. Da dieses Gremium für die Beratung der Tagespolitik zu groß war, gab es zwischen dem Großen Rat und dem Rat des Dogen zahlreiche Gremien mit unterschiedlichen Kompetenzen. Wichtigstes Zwischenglied war der Rat der Vierzig (Quarantia). Er bildete als Berufungsgericht die Spitze des Gerichtswesens, bereitete aber auch die Finanzgesetzgebung zur Genehmigung durch den Großen Rat vor. In seiner Bedeutung überlagert wurde er später durch den 60-köpfigen Senat (Consilium Rogatori oder Consiglio dei Pregati), der für den Außenhandel, das Gesandtschaftswesen und die Flotte zuständig war. Wenn nötig, konnten der Rat der Vierzig und der Senat auch gemeinsam tagen. Auf unterster Ebene gab es die Generalversammlung des Volkes, die auf dem Markusplatz zusammentrat und eher akklamierende Funktion hatte, indem sie grundlegende Gesetze ratifizierte oder die Wahl des Dogen durch den Nominierungsausschuss bestätigte. Dieses akklamatorische Gremium wurde allerdings 1423 durch den Großen Rat abgeschafft, indem dieser sich selbst zur letzten Instanz erklärte.

Diesem System zugrunde lag keine geschriebene Verfassung, sondern das Gewohnheitsrecht. Das Prinzip gegenseitiger Kontrolle und sich überlappender Zuständigkeiten kannte noch keine Gewaltenteilung, sorgte aber für die dichte Kohärenz einer Elite aus persönlich bekannten Personen, die durch Verwandtschaft und Interessenlage miteinander verwoben war. Folglich gab es wie im 17. Jahrhundert in den Niederlanden keine wirkliche Trennung von Politik, Militär und Handel. Der Handel finanzierte den Staat, das Militär schützte den Handel, der bis ins

letzte bürokratisch kontrolliert war. Diese symbiotische Beziehung war der eigentliche Kitt, der das System zusammenhielt und es lange Zeit so effizient machte. Konfliktträchtig war am ehesten die persönliche Konkurrenz der großen Familien. Mögliche Gegensätze innerhalb der herrschenden Klasse wurden dadurch abgefedert, dass die bürgerliche Elite rechtzeitig kooptiert wurde, bevor sie revoltieren mochte, und der Stadtadel sich umgekehrt kommerziellen Aktivitäten zuwandte.

Abb. 5.3: Doge Leonardo Loredau (1501-1521)



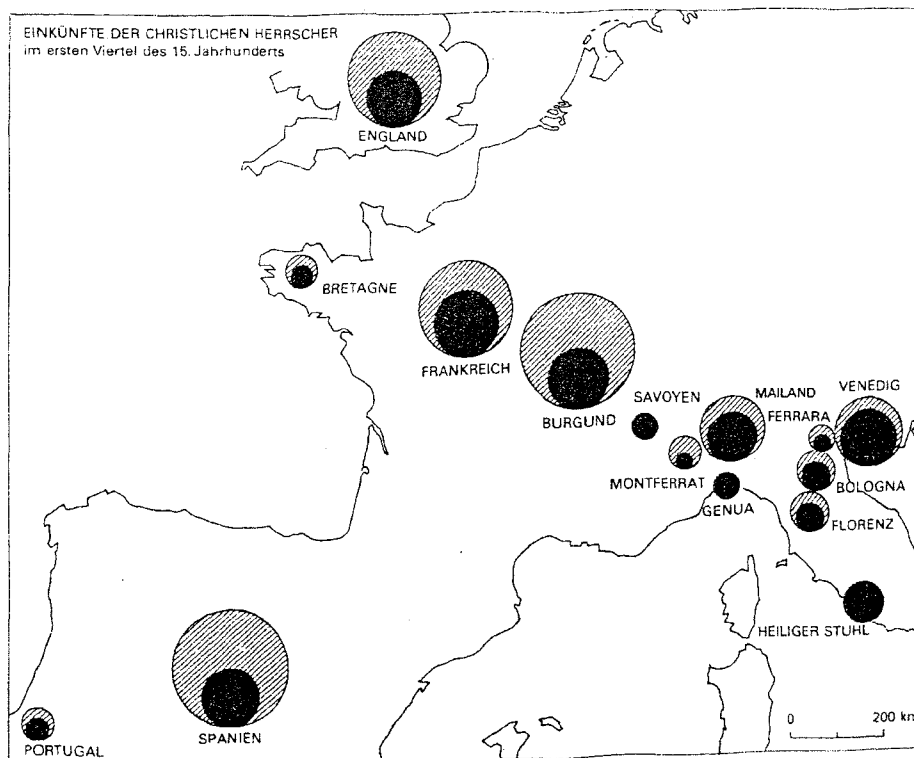
Gemälde von Gentile Bellini ca. 1501.

Das zentralistische Prinzip galt auch für die Besitzungen außerhalb der Adria. Während die genuesischen Kolonien sich selbst verwalteten und auch in finanzieller Hinsicht autonom waren, wurden die venezianischen Kolonien seit 1204 durch einen Stadthalter regiert. Lediglich die Niederlassungen in den Kreuzfahrerstädten wie Tyrus oder Akkon basierten auf der

Selbstregierung der Kaufleute. Einen besonderen Status hatte das venezianische Viertel in Konstantinopel, in seiner Mischung aus Zentralismus und Selbstregierung. So konnten die Kolonien unmittelbar zur Unterstützung der Mutterstadt herangezogen werden. Das galt nicht nur für abzuliefernde Finanzbeiträge, sie mussten auch entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit festgelegte Kontingente von Galeeren zur Auffüllung der venezianischen Flotte abstellen. Im Falle Kretas, eine der größten Kolonien, waren das z.B. vier Galeeren.

Wenn Venedig sich einen derart üppigen Apparat von Gremien neben der eigentlichen Verwaltung leisten konnte und der Staat öffentliche Aufgaben wahrnahm, die über den Kernbereich der inneren und äußeren Sicherheit weit hinausgingen, bedurfte es beträchtlicher Finanzmittel, die sowohl über die Steuer wie über die Einnahmen aus staatlicher Unternehmertätigkeit aufgebracht wurden.

Abb. 5.4: Europäische Staatshaushalte 1410 und 1423



Quelle: Braudel 1998, S.454. Die schraffierten Kreise zeigen das Volumen von 1410, die schwarzen Kreise von 1423.

Im Jahre 1410 betrug der geschätzte venezianische Staatshaushalt etwa 1,1 Mio. Dukaten¹⁹. Damit erreichte er in etwa die Hälfte des englischen und französischen bzw. ein Drittel des spanischen, aber ein Mehrfaches des genuesischen Staatshaushaltes. Diese Relation unterstreicht nochmals die unterschiedlichen Größenverhältnisse. Im Jahre 1423, das durch eine Krise der Staatsfinanzen in ganz Europa gekennzeichnet war, die in Venedig wesentlich gedämpfter als im übrigen Europa ausfiel, entsprach das Volumen des venezianischen Haushalts mit 800.000 Dukaten in etwa dem Haushalt der drei größten europäischen Territorialmächte. Wenn man unterstellt, dass auf der Ausgabenseite das Militär den mit Abstand größten Posten einnahm und die Ausgaben für das Militär ein Indikator für Stärke sind, dann lässt sich der Schluss ziehen, dass Venedig auf dem italienischen Festland außer Mailand keinen Konkurrenten zu fürchten brauchte und dass die venezianische Militärmacht der spanischen, englischen und französischen durchaus ebenbürtig war, die portugiesische sogar um ein Mehrfaches überstiegen haben muss. Wenn man weiter berücksichtigt, dass Militärmacht für Venedig in erster Linie Seemacht hieß, wird deutlich, dass auch ohne präzise Vergleichszahlen die venezianische Kriegsmarine zu Beginn des 15. Jahrhunderts die mit Abstand mächtigste in Europa gewesen sein muss.

Damit kommen wir zum eigentlichen machtpolitischen Kern, den Grundlagen der venezianischen Hegemonie, nämlich seiner Flotte, die mit einer Mannschaftsstärke von 30.000 Mann (Kriegs- wie Handelsmarine) lange Zeit die größte in Europa war²⁰. Diese bestand aus den gleichen Schiffstypen wie in Genua. Die beiden wichtigsten waren die Galeere mit einem Deck, die in verschiedenen Varianten gebaut wurde, je nachdem, ob sie kommerziell oder militärisch eingesetzt wurde, und das Rundschiff (Kogge),

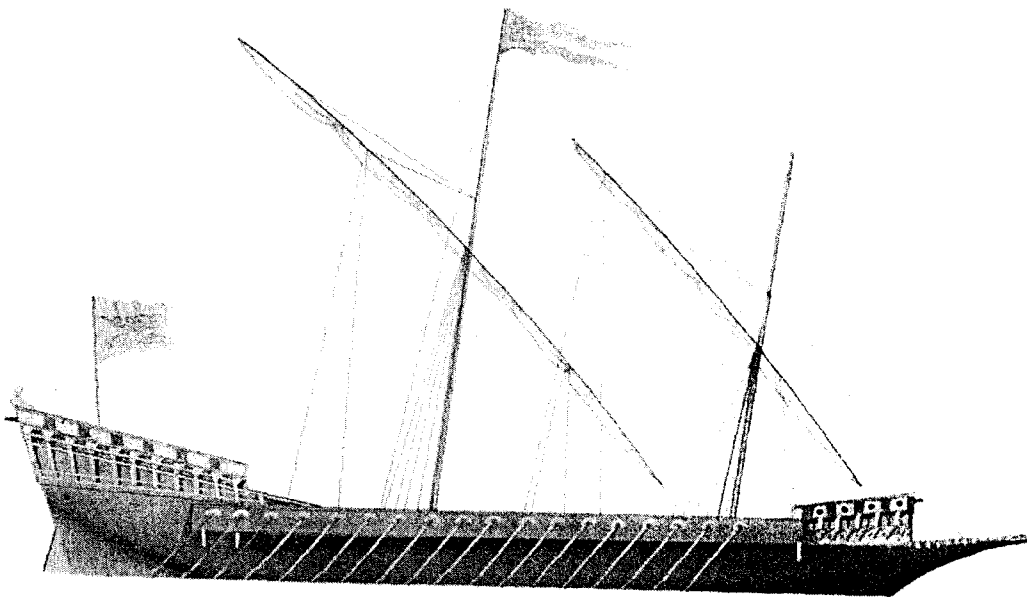
¹⁹ Braudel 1998, S. 454.

²⁰ Zu den Details vgl. Lane 1992 (1. Aufl. 1934); ferner Frederic C. Lane, Venetian Shipping in the Commercial Revolution. In: Pullan 1968. S.22-46.

mit drei Decks und zwei Kastellen, das nahezu ausschließlich kommerziell genutzt wurde. Von 1300 bis 1500 war das venezianische „Hauptkampfschiff“ im Sinne Modelskis die Trireme, eine Galeere, bei der auf jeder Ruderbank drei Mann saßen im Unterschied zur älteren Bireme mit nur zwei Mann²¹. Die Besatzung bestand bei 25-30 Bänken auf jeder Seite aus 150-180 Ruderern, etwa 20 Bogen- und Armbrustschützen (später Kanoniere) sowie etwa 10 Seeleuten zur Bedienung von Ruder und ein oder zwei Hilfssegel, insgesamt etwa 200 Mann. Diese Galeere verfügte über einen Laderaum von etwa 140 später bis 250 Tonnen bzw. verlangte etwa einen Mann pro Tonne Laderaum. Die geringe Ladekapazität verwies das Operationsgebiet auf Küstennähe, um immer wieder Proviant und Wasser für die zahlreiche Mannschaft aufnehmen zu können. Gerudert wurden die Galeeren im Hafen, bei Windstille oder Gegenwind und vor allem im Gefecht. Der Einsatz von Rudern machte den entscheidenden Vorteil in der Manövrierfähigkeit gegenüber dem Segelschiff aus. Galeeren konnten präzise und in Formation an einem Punkt in Stellung gebracht werden, gar anhalten und für kurze Zeit mit hoher Geschwindigkeit (Rammgeschwindigkeit) auf das feindliche Schiff zusteuern, während Segelschiffe, zumal in Formation, weil abhängig von der aktuellen Wind- und Strömungssituation, sehr viel schwerer zu manövrieren waren. Auf offener See wurde auch auf den Galeeren Segel gesetzt.

²¹ Grundlegend zur militärischen Funktion der Galeere vgl. Rodgers 1967.

Abb. 5.5: Venezianische Kriegsgaleere



Quelle: Gibbons, Tony (Hrsg.): Die Welt der Schiffe. München 2007. S. 36.

Die Trireme konnte sowohl militärisch wie kommerziell eingesetzt werden. Faktisch war sie beides. Da sie aufgrund der geringen Ladekapazität und der hohen Personalstärke den Segelschiffen, die bei größerem Laderraum mit viel weniger Seeleuten also einer deutlich besseren Relation von Fracht zu Personal auskamen, wirtschaftlich unterlegen war, diente sie nur für kostbare Frachten auf langen Strecken. Die größten Galeeren verkehrten auf der längsten Route nach Flandern. Die Galeere aus Alexandria z.B. transportierte etwa 2,5 Mio. Pfund Gewürze, die einem Kaufpreis von 300.000 Dukaten entsprachen, die auf der Hinfahrt in bar mitzuführen waren²². Hier konnte sie ihren Vorteil der größeren Schnelligkeit und größeren Sicherheit gegenüber Piraten ausspielen, konnten die Ruderer doch im Nahkampf auch als Verteidiger eingesetzt werden. Eine Flotte von drei, vier oder gar fünf Triremen war bereits eine stattliche Streitmacht von bis zu 1000 Mann, die auf See so leicht niemand zu fürchten brauchte. Dabei ging es keineswegs nur um den Schutz gegen Seeräuber, etwa die muslimischen, die von der Berberküste aus operierten, sondern gleichermaßen ge-

²² Lane 1992, S. 26.

gen christliche Seeräuber, oftmals in Wirklichkeit die italienischen Konkurrenten. Die Trennschärfe zwischen Handel und Seeräuberei war bis ins 17. Jahrhundert, solange auf See kein Gewaltmonopol durchzusetzen war, nicht immer gegeben. Selbst die Unterscheidung zwischen Krieg, staatlichen und privaten Raubzügen war nicht eindeutig, wurden doch „Kreuzzüge“ gegen Seeräuber geführt bzw. Raubzüge gegen Muslime als Kreuzzüge deklariert und umgekehrt²³. Die reinen Kriegsgaleeren waren kleiner, hatten weniger Laderaum, waren dafür deutlich schneller. An der Optimierung der konstruktionstechnisch sich widersprechenden Ziele Schnelligkeit, militärische Schlagkraft, Wirtschaftlichkeit und Seetüchtigkeit wurde lange gefeilt.

Den eigentlichen Kern der Galeerenschiffahrt bildeten die Staatsgaleeren für die Handelsschiffahrt (Galeere da Mercato). Diese Galeeren wurden vom Staat gebaut und verkehrten nur auf den langen Routen, die von Antwerpen ganz im Westen bis nach Tana an der Mündung des Dons in das Asovsche Meer ganz im Osten reichten. Eine solche Galeere konnte die Strecke von Southampton bis Otranto am Eingang zur Adria, etwa 2500 Seemeilen, in der Rekordzeit von 31 Tagen zurücklegen. Der Staat betrieb die Galeeren aber nicht selber, sondern versteigerte sie (ganz oder in anteiligen Partien) von Fahrt zu Fahrt an den meistbietenden Kaufmann. Der Staat bestimmte aber auch die Routen, die Zahl der eingesetzten Galeeren, die Kapitäne und die Abfahrtszeiten, um so eine optimale Koordination der einzelnen Glieder des venezianischen Handelssystems zu ermöglichen. So konnte die Ankunft der Karawanen mit den Pfeffersäcken in Beirut oder der Nilschiffe in Alexandria mit der Ankunft der Galeere, dem Umschlag und der Weiterleitung in andere Regionen abgestimmt werden.

²³ Vgl. dazu Marie-Luise Favreau, Die italienische Levante-Piraterie und die Sicherheit der Seewege nach Syrien im 12. und 13. Jahrhundert. In: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 65.1978,4. S. 461-510.

Eine Galeere war auch eine soziale Organisation²⁴. Gerudert wurden die Galeeren nämlich ursprünglich von freien Bürgern. Jeder Stadtteil (Contrade) Venedigs hatte ein bestimmtes Kontingent an Ruderern und Ausrüstung zu stellen. Hinzu kam der Unterhalt von Söldnern als Seesoldaten. Die Ruderer führten ihre eigenen Waffen mit und waren deshalb im Gefecht auch als Seesoldaten einsetzbar. Dies wiederum bedeutete eine starke Motivation und gewisse Mitsprache der Ruderer an Bord. Hier liegt ein Grund für die spätere maritime Überlegenheit gegenüber Genua oder den Osmanen. Die Knappheit der Ruderer hatte in Genua frühzeitig dazu geführt, die freien Ruderer durch Sträflinge oder Sklaven zu ersetzen, die im Konfliktfall, da unbewaffnet, nicht als Soldaten einsetzbar waren. Während die einfachen Bürger für die Mannschaft aufkamen, mussten die großen Familien, je nach Vermögen, ein bis drei Galeeren samt Ausrüstung und Bewaffnung für mindestens 20 Mann stellen²⁵. Venedig hatte also das System des wehrbaren Bürgers, der zu den Waffen gerufen wird, um seine Stadt zu verteidigen, auf die Flotte übertragen.

Die Rundschiffe (Koggen) verfügten zuerst über Seitenruder und zwei Masten mit Lateinsegel, später nach nordeuropäischem Muster über Heckruder und Rahsegel, das einfacher als das Lateinsegel zu bedienen war und deshalb weniger Seeleute, etwa 1 Mann pro 5 Tonnen, verlangte. Dieser Übergang wurde begleitet von der Einführung der Bogenschützen, so dass die Schiffe auch als Distanzwaffe eingesetzt werden konnten. Hierfür war die Kogge mit ihren höheren Seitenwänden besser geeignet als die flache Galeere. Bei einer Ladekapazität von 400 t benötigte man nur 8-10 Bogenschützen als Bedeckung, was gegenüber der Galeere einen enormen Kostenvorteil ausmachte²⁶. Die Rundschif-

²⁴ Vgl. dazu Frederic C. Lane, Venetian Seamen in the Nautical Revolution of the Middle Ages. In: Lane 1987.

²⁵ Rösch 1989, S. 165 f.

²⁶ Vgl. dazu Frederic C. Lane, The Crossbow in the Nautical Revolution of the Middle Ages. In: Explorations in Economic History 7.1969. S. 161-171.

fe wurden deshalb zur Massenfracht eingesetzt, verkehrten auch nicht auf der langen Route nach Flandern und unterlagen nicht oder nur kaum den strikten Regeln der Galeere da Mercato.

Während die Rundschiffe und die rein kommerziell genutzten Galeeren auf privaten Werften gebauten wurden, wurden die Staats- und Kriegsgaleeren im Arsenal gebaut²⁷. Das Arsenal war mit 2000-3000 Beschäftigten das eigentliche Herz der venezianischen Macht und seinerzeit der größte Industriekomplex in ganz Europa²⁸. Nur in China dürfte es noch größere Betriebe (Werften) gegeben haben. Das Arsenal wurde 1104 gegründet und zweimal beträchtlich erweitert. Der erste Ausbau in den Jahren 1303-1325 zum „Neuen Arsenal“ vervierfachte die Fläche und war eher kommerziell motiviert. Venedig wollte größere Galeeren bauen können, um in der Konkurrenz gegenüber Genua mitzuhalten. Die zweite Erweiterung 1473 zum „Neuesten Arsenal“ bedeutete nochmals eine Verdoppelung. Mittlerweile hatte das Arsenal aber nur noch militärische Funktion. Jetzt sollten die Kapazitäten zum Bau und zur Lagerung von Kriegsgaleeren gesteigert werden, um in der Phase des relativen Niedergangs der osmanischen Herausforderung zu See begegnen zu können. Vorgeschieden war seitdem, dass zuerst 25, später 50 und zuletzt 100 Reservegaleeren permanent in den Docks zu lagern waren, die innerhalb weniger Tage einsatzfähig gemacht werden konnten.

²⁷ Dazu Ruggiero Romano, *Economic Aspects of the Construction of Warships in Venice in the Sixteenth Century*. In: Pullan 1968.

²⁸ Vgl. dazu Robert C. Davis, *Shipbuilders of the Venetian Arsenal: Workers and Workplace in the Preindustrial City*. Baltimore 1991.

Abb. 5.6: Arsenal nach der zweiten Erweiterung

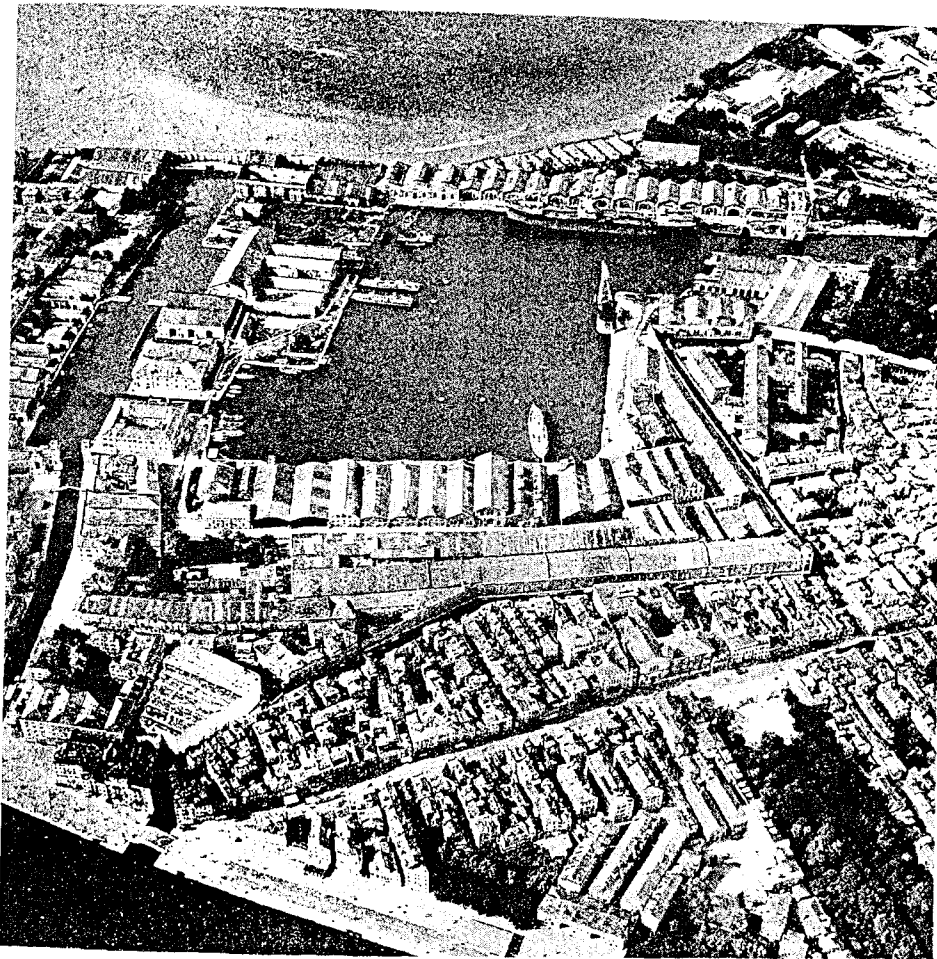


Foto aus Norbert Huse, Venedig. München 2005. S. 95. Am linken Bildrand befindet sich der älteste Teil mit dem Haupteingang.

Das Arsenal hatte drei Aufgaben: (1) Bau, Ausrüstung und Reparatur von Galeeren, (2) Lagerung von Galeeren und deren rasche Indienststellung im Ernstfall seit der ersten Erweiterung und (3) Herstellung von Waffen und Ausrüstungsgütern für den Schiffsbetrieb aller Art. Beschäftigt wurde unter dem Kommando eines Admirals eine breite Palette von Handwerkern wie Zimmerleute, Segelmacher und Seiler. Hinzu kamen Sägewerk, Gießerei, Schmieden und Pulvermühlen zur Herstellung von Kanonen, Schießpulver, Waffen und Rüstungen, ferner Vorratslager, sogar eine Bäckerei zur Herstellung von Schiffszwieback. Dabei verfolgte das Arsenal eine ausgefeilte Technik innerbetrieblicher Abläufe mit hoher Standardisierung der gefertigten Komponenten und ausgeklügelter interner Arbeitsteilung. Zu diesem Zwecke waren die einzelnen Abteilungen des Betriebsgeländes durch

Wasserstraßen miteinander verbunden, die wie eine Art Fließband fungierten, so dass Stück für Stück die Ausrüstung komplettiert werden und am Ausgang eine fertige Galeere das Arsenal verlassen konnte.

Außer Venedig besaßen im 16. Jahrhundert, als die letzte Ausbaustufe erreicht war, nur Barcelona, Gallipoli und Konstantinopel vergleichbare Arsenale, während die Arsenale von Alexandria, Saloniki und Lissabon zweitrangig waren²⁹. Das Arsenal baute aber nicht nur Kriegsgaleeren (erst nachrangig Handelsgaleeren), sondern betrieb auch eine systematische Militärfor- schung, veranstaltete Übungsschießen oder Testfahrten neuer Galeerentypen in der Lagune, um die Kombination von Schnelligkeit, Seetüchtigkeit, militärischer Stärke und Ladekapazität zu optimieren.

Die Fertigungskapazitäten beliefen sich auf 3-4 Neubauten pro Jahr³⁰. Bei einer Bauzeit von zwei Jahren waren demnach immer 8-10 Galeeren im Bau. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer von 10 Jahren unterhielt Venedig ständig 30-40 Galeeren, die aus dem Arsenal stammten. Wenn man berücksichtigt, dass nur etwa 10 Prozent der gesamten venezianischen Tonnage im Arsenal gebaut wurde, ergibt sich ein laufender Gesamtbestand von 300-400 Schiffen der unterschiedlichsten Typen und Verwendungen. Nicht berücksichtigt sind hier außerordentliche militärische Anstrengungen, die ein größeres Aufgebot von Kriegsgaleeren erforderten, das sich aus diversen Quellen (private Schiffswerften in Venedig, Werften in den Kolonien, Umrüstung von Handelsgaleeren oder Zukauf von Dritten) speiste.

²⁹ John Francis Guilmartin, Jr., *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*. Cambridge 1974, S. 101.

³⁰ In der Spätphase des 17. Jahrhunderts wurden von 1619-1669 insgesamt 341 leichte Galeeren, im Schnitt 6,8 Galeeren pro Jahr gefertigt. Davis 1991, S.81.

Der konstruktive Höhepunkt des Arsenal's wurde im Jahre 1504 erreicht. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich 7 Galeeren auf See, 9 waren im Arsenal gelagert und 20 waren im Bau. Hinzu kamen 3 Galeeren, die älter als 14 Jahre waren³¹. Wenn man berücksichtigt, dass seit 1525 die Zahl der gelagerten Reservegaleeren immer weiter gesteigert wurde, wird die eigentliche militärische Logik deutlich. Entscheidend für die venezianische Seemacht war nicht die Größe der im Hafen ankernden oder auf den Meeren kreuzenden Flotte. In normalen Jahren dürften das kaum mehr als 10 Galeeren gewesen sein, die zum Küstenschutz oder zur Bekämpfung von Piraten eingesetzt wurden. Entscheidend war die Fähigkeit, rasch eine große Flotte bei Bedarf zu mobilisieren. Venedig war innerhalb von wenigen Wochen in der Lage, eine Flotte von 100 oder mehr Galeeren auszurüsten und in See stechen zu lassen. Und es war in der Lage, auch nach einer verlustreichen Seeschlacht in der nächsten Saison eine neue Flotte zu mobilisieren. Seine eigentliche Stärke lag also nicht in der Größe der Flotte, sondern in der **Fähigkeit**, eine Flotte bauen, ausrüsten und lagern zu können. Dies bis zur großbetrieblichen Perfektion getrieben zu haben, war die eigentliche innovatorische Leistung Venedigs, auf die sich seine maritime Stärke gründete.

Diese Fähigkeit besaß die alte Rivalin Genua nicht mehr bzw. nicht in gleichem Maße. Nur der neue türkische Rivale kam mit seinen vergleichbar großen Arsenalen in Gallipoli und Konstantinopel an diese Fähigkeit heran. Insofern macht es auch keinen Sinn, á la Modelski lange Zeitreihen über die Flottenstärke der Kriegsgaleeren aufzustellen und mit den Flotten der Konkurrenten zu vergleichen. Die aktuelle Flotte schwankte von Jahr zu Jahr und war auch nur bescheiden. Wichtig war die Größe der **potentiellen** Flotte. Diese richtete sich nach der Kapazität des Arsenal's, der Kunstfertigkeit und dem Arbeitstempo

³¹ Lane 1992, S. 137 f.

seiner Handwerker, der Erfindungsgabe und dem Organisationstalent der Schiffssingenieure und Waffenmeister, dem Vorrat an Schiffsholz und anderen Materialien und nicht zuletzt an der Fähigkeit, den Nachschub für die strategischen Rohstoffe, die das Arsenal verarbeitete, zu sichern. Das Rohholz wurde erst im Arsenal gesägt und zu den einzelnen Bauteilen (Planken, Masten etc.) verarbeitet. Insofern war der Zugriff auf die Wälder der Poebene (Eiche) und des Alpenabhangs (Nadelholz) und später Dalmatiens von der gleichen strategischen Bedeutung wie der Metallhandel mit Deutschland für die Rüstungsindustrie. Aus dieser Perspektive ist es nicht verwunderlich, dass die deutschen Kaufleute mit ihrer Faktorei in Venedig einen hoffierten und privilegierten Status besaßen.

Ein anderer Aspekt sollte erwähnt werden. Da die wertvollste Fracht auf den wichtigen Routen auf Galeeren und nicht auf Segelschiffen transportiert wurde, wurde der lukrativste Teil des venezianischen Handels auf „dual use“ - Schiffen abgewickelt. Aufgrund der vielen bewaffneten Ruderer und des Konvoiprinzips (*muda*) bildeten sie eine beachtliche Streitmacht, die sich **selber** verteidigen konnte und der zusätzlichen Bedeckung durch reine Kriegsgaleeren wie im Falle anderer Schiffstypen nicht bedurfte. Diese Form der „Seeversicherung“ war ein beabsichtigter kostenreduzierender Faktor³².

Damit kommen wir zu einer weiteren Grundlage der venezianischen Macht, ihrem finanziellen Fundament. Unbestritten ist, dass der Staat über beträchtliche Einnahmen verfügte und deshalb in der Lage war, das riesige Arsenal zu unterhalten. Allein seine Kosten sollen sich auf 100.000 - 200.000 Dukaten und damit etwa auf ein Fünftel des Staatshaushaltes belaufen haben. Die Unterhaltskosten für die Flotte sind dabei nicht

³² Eine sehr detaillierte Beschreibung einer frühen Konvoifahrt liefert Louise Bünger Robbert, *A Venetian Naval Expedition of 1224*. In: Herlihy/Lopez/Slessary 1969. S. 141-151.

mitgerechnet. Eine in der Literatur weit verbreitete These lautet: Das finanzielle Fundament Venedigs waren die Handelsprofite. Venedig handelte wohlgemerkt kaum mit Waren, die es selber herstellte, sondern war in erster Linie Zwischenhändler. Hochprofitabel war der Gewürzhandel, das eigentliche „big business“ der damaligen Zeit. Daran partizipierte der Staat in doppelter Weise – durch die Versteigerung des Frachtraums der Staatsgaleeren und durch seine Steuereinnahmen. Einzige nennenswerte wirtschaftliche Aktivität neben dem Schifffahrtssektor waren die Salzgewinnung in der Lagune und die Manufaktur von Luxusgütern wie z.B. Glaswaren auf der Insel Murano.

Die andere, weniger verbreitete, These lautet: Es waren die Einkommen aus der Kolonialwirtschaft³³. Venedig war im Grunde die erste Kolonialmacht im modernen Sinne mit einem, gemessen an der Größe der Stadt, beträchtlichen Kolonialbesitz im östlichen Mittelmeer. Neu war, dass in diesen Kolonien im großen Stil Plantagenwirtschaft auf der Basis von Sklavenarbeit zur Erzeugung von Zucker und Baumwolle betrieben wurde. Demnach sollen in den Jahren 1430-1500 etwa 40 Prozent der Einnahmen Venedigs aus den Kolonien gestammt haben. Ob diese Zahlen zutreffen, welche Relation zwischen Kolonialprofiten und Handelsprofiten bestanden hat und ob die in den Kolonien erzielten Einkommen tatsächlich via Besteuerung auch dem Staat dienlich waren, dürfte empirisch zuverlässig kaum mehr zu klären sein. Die Kontroverse zeigt immerhin, dass sich hier eine neue Tendenz andeutete. Neben die Partizipation am Fernhandel trat das Motiv der kolonialen Ausbeutung. Spätere europäische Welt-eroberer haben beide Wege konsequent fortgesetzt. Während Portugal auf das staatliche Monopol im Gewürzhandel und die Besteuerung des innerasiatischen Privathandels setzte und sich erst spät dem Zuckeranbau in Brasilien zuwandte, dürfte im Falle Spaniens von Anfang an die direkte koloniale Ausbeutung

³³ Vgl. Heynen 1905, S. 4.

durch Plantagen und Minen den Handelsprofit in seiner Bedeutung bei weitem übertroffen haben. Im Falle Spaniens war es auch ganz eindeutig so, dass der Staat durch den Abzweig des Quintero direkter Nutznießer der Gold- und Silberminen in den Kolonien war und damit seine Militärmacht finanzierte.

Schließlich sind noch Faktoren zu nennen, die unter die Begriffe „kommerzielle“ und „nautische Revolution“ fallen. Dazu gehört die Erfindung der doppelten Buchführung, die ganz neue Unternehmensformen erlaubte, die Erstellung eines Hafenbuchs für das gesamte Mittelmeer im Jahre 1250, die Mathematisierung und damit Verbesserung der Genauigkeit von Seekarten durch die Verwendung des Gitternetzes (sog. Portolankarte) seit 1270, eine Erfindung, die aus Pisa stammte, aber erst in Venedig allgemein verbreitet wurde, die Verwendung der Sanduhr zur Zeitmessung ab 1345/46, und die Verbesserung des Kompasses durch die Befestigung der Magnetnadel auf dem Zifferblatt (Windrose). Hinzu kamen laufend kleine Fortschritte in Hydrographie, Geographie und Astronomie. Konsequenz dieser nautischen Innovationen war, dass die Schiffe größer wurden, dass das Frachtaufkommen pro Seemann zwischen 1400 und 1560 von 5-6 t auf 7-8 t gesteigert werden konnte und die Möglichkeit, das Mittelmeer auch im Winter zu befahren und damit die Umschlagsgeschwindigkeit des Warenverkehrs zu verdoppeln³⁴. Bis dato musste die Schifffahrt von Oktober bis April ruhen. Dies erinnert an die Einführung der Nassreiskultur im Song-China, die im Süden des Landes zwei Ernten pro Jahr möglich machte.

Hinsichtlich der Bewaffnung ist zu erwähnen, dass Venedig nach der verlustreichen Schlacht von Curzola (1248) Bogenschützen auf den Galeeren einsetzte und sie damit zu einer Distanzwaffe machte. Die Ausrüstung der Galeeren mit Kanonen erfolgte erst-

³⁴ Vgl. dazu Frederic C. Lane, *Technology and Productivity in Seaborne Transportation*. In: Lane 1987; Eliyahu Ashtor, *Levant Trade in the Later Middle Ages*. Princeton 1983, S. 6.

malig im Chioggia-Krieg, wurde aber weniger konsequent vollzogen als bei den Osmanen. Damit berühren wir bereits die Ursachen für den relativen Niedergang. Es scheint, dass Venedig aufgrund seiner führenden Rolle als Galeerenproduzent zu lange an der Galeerentechnik festgehalten hat, statt wie später etwa die Niederlande auch im Mittelmeer auf mit Kanonen ausgerüstete Segelschiffe zu setzen.

5.4. Die hegemoniale Ordnung

Wenn die These zutrifft, dass es eine enge Symbiose von Handelspolitik und Militärpolitik innerhalb der politischen Elite Venedigs gegeben hat, dann muss sich diese Symbiose auch in der geographischen Verteilung von Handelsniederlassungen, Kolonien, Militärstützpunkten und Basen der venezianischen Flotte widerspiegeln. Die hegemoniale Ordnung müsste demnach die gleiche Reichweite besessen haben wie die der Handelsbeziehungen. An dieser Stelle erweist sich die Berücksichtigung der staatlichen Regulierung eines großen Teils des venezianischen Außenhandels als hilfreich zu Beantwortung der Frage. Grundsätzlich lassen sich fünf Typen unterscheiden³⁵: (1) Reiner Privathandel ohne staatliche Einflussnahme auf den Schiffsverkehr. Dieser wurde auf den kleineren Segelschiffen abgewickelt; (2) reiner Privathandel in Kombination mit reguliertem Schiffsverkehr und (3) reiner Privathandel in Kombination mit lizenziertem Schiffsverkehr. Beides wurde auf Koggen und Karacken abgewickelt und diente dem Transport von Massenfrachtgütern; (4) private Fracht auf staatlichen Schiffen mit strikt reguliertem Schiffsverkehr. (5) reiner Staatshandel auf staatlichen Schiffen wie z.B. die Versorgung und Transportleistung für die Kreuzritter. Die Galeere da Mercato, der eigentliche

³⁵ Frederic C. Lane, Merchant Galleys, 1300-34: Private and Communal Operation. In Lane 1966. S. 193-226.

Kern des venezianischen Galeerensystems, entsprach dabei dem Typ 4.

Hierbei handelte es sich um ein abgestimmtes System von ursprünglich fünf und später sechs Hauptrouten, das seit etwa 1320 entwickelt wurde und für gut 200 Jahre bis in die 1530er Jahre Bestand hatte. Permanent unterhalten wurden etwa 10-20 Staatsgaleeren des Standardtyps von 150 Tonnen Ladekapazität, die ausschließlich zum Transport kostbarer Fracht auf langen Strecken eingesetzt wurden. Die Galeeren fuhren grundsätzlich in Konvois von zwei, drei oder mehr Schiffen (*muda*) in einem regelrechten Linienverkehr. Festgelegt waren nicht nur die Abfahrtszeiten, sondern auch die jeweiligen Zwischenstopps auf den Routen. Dabei wurde darauf geachtet, dass diese mit dem möglichen Eintreffen der Überlandkarawanen am Ostrand des Mittelmeers und des Schwarzen Meers abgestimmt waren. Welche Waren jeweils transportiert wurden, hing von der jeweiligen Route ab. Zur Besatzung gehörten neben Ruderern, Seeleuten und Bogenschützen auch Segelmacher, Ärzte, Notare, Schreiber, Köche u.a.

Die zum Einsatz kommenden Galeeren wurden im Arsenal gebaut und blieben im Staatsbesitz. Nur der Frachtraum wurde privaten Kaufleuten meistbietend versteigert. Später konnte sich das Gebot nicht nur auf eine, sondern auf mehrere Fahrten beziehen.

Folgende Routen, die von Venedig über Zara und Korfu bzw. Otranto am Ausgang der Adria gemeinsam verliefen und sich erst danach verzweigten, wurden von der Galeere *da Mercato* bedient:

1. **Romania.** Darunter ist der westliche Teil des ehemaligen byzantinischen Reiches zu verstehen. Unterschieden wurde die niedere Romania (griechisches Festland und Ägäis-Inseln) und die obere Romania (Pera und Schwarzmeerrhäfen). Diese Doppelroute bediente auch den zentralasiati-

schen Handel ab Tana bzw. ab Trapezunt via Persien zum Persischen Golf. Hier war auch für Venedig die Kooperation mit den Mongolen geboten.

2. **Beirut.** Darunter ist die Linie zur syrisch-palästinensischen Küste mit Zwischenhalt in Kreta, Rhodos oder Zypern zu verstehen. Hier wurde der Handel auf der Mittelpassage via Damaskus, Bagdad, Basra und dem Persischem Golf bedient. Sie verlangte die wechselnde Kooperation mit den Kreuzfahrern, den Mongolen und später den Mamelukenherrschern, war also politisch schwierig zu handhaben.
3. **Alexandria.** Darunter ist die direkte und von Venedig bevorzugte Linie ins Nil-Delta wie Kreta zu verstehen. Von dort aus ging es über Kairo ins Rote Meer und weiter nach Asien. Diese war, weil nur ein Partner benötigt wurde, die politisch am einfachsten zu handhabende und die kostengünstigste. Sie nahm den meisten Handel mit Asien auf, da man durch das Rote Meer ganz nah an das Mittelmeer herankam und nur eine kurze Distanz zu Land überwinden musste. Diese Route konnten später die Portugiesen nie unterbinden. Eine Nebenlinie (Trafego) führte nach Tunis und Tripolis und stellte das Bindeglied für den Transsahara-Handel dar. Hier war ebenfalls die Kooperation mit den Mameluken geboten. Aufgrund der Interessenharmonie kann fast von einer Kooperation aus Eigeninteresse gesprochen werden³⁶, die gar keiner übergeordneten Hegemonialmacht bedurfte.
4. **Aque Morte (Aigues Mortes).** Diese Route bediente das westliche Mittelmeer, nämlich Süditalien, Neapel, Sizilien sowie die französischen und spanische Küste, soweit sie nicht von den Muslimen kontrolliert wurde.
5. **Flandern.** Die Route nach Flandern war die mit Abstand längste und war reserviert für den Handel mit Nordeuropa. Im Ärmelkanal trennten sich die Routen und liefen engli-

³⁶ So auch Ashtor 1983, S. 12.

sche (Southampton und London) wie flandrische (Brügge, Antwerpen) Häfen an. Diese Route des „Seewegs nach Flandern“ wurde eingerichtet aufgrund des Niedergangs der Champagne Messen und weil durch diverse politische Konflikte in Flandern die Landroute zu unsicher geworden war³⁷.

6. Seit 1436 kam als letzte Route die Linie an die **Berberküste**, die von den Muslimen kontrollierten Häfen von Tunis bis Malaga in Südspanien, hinzu, wobei diese als Rundfahrt mit der Aque Morte-Route kombinierbar war.

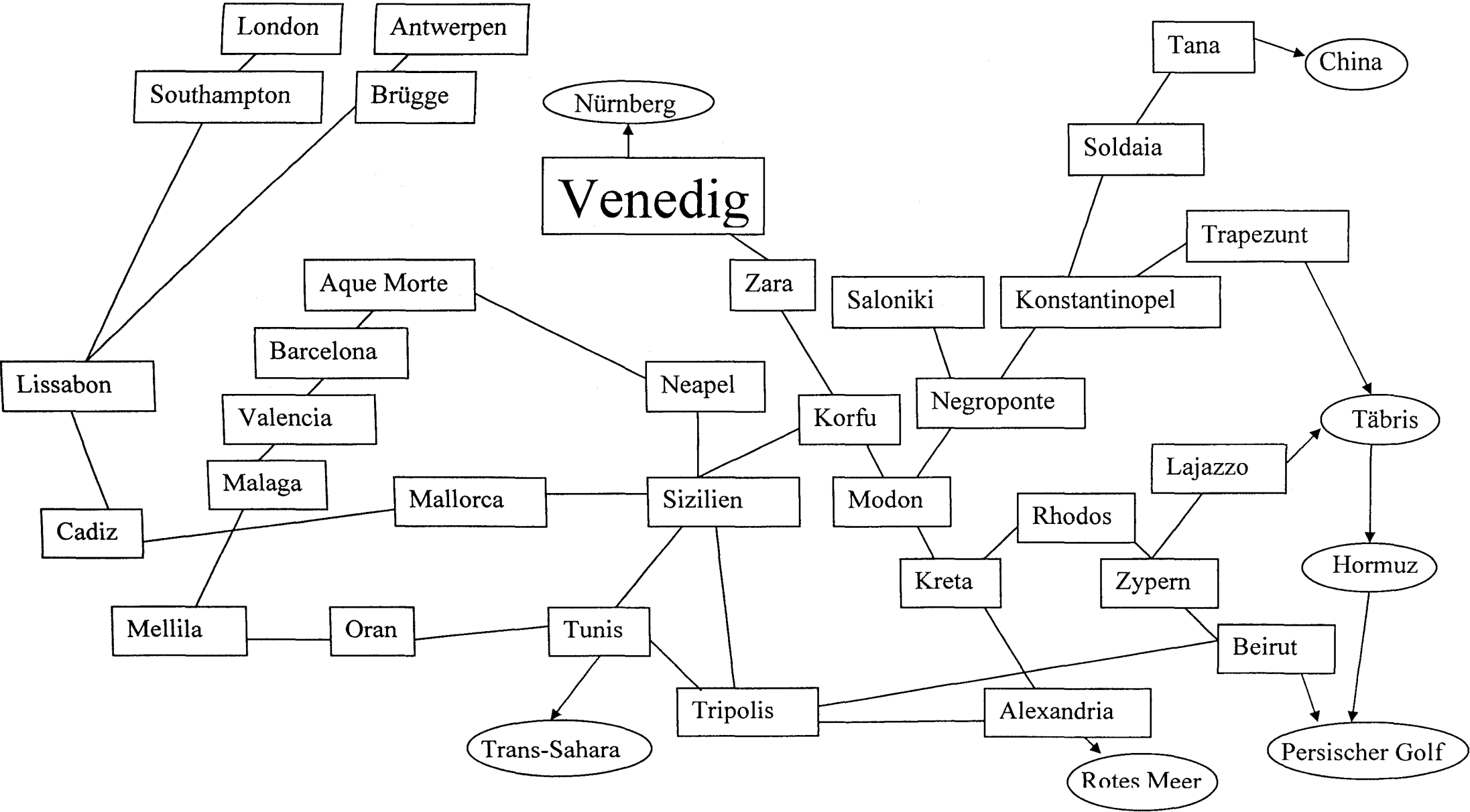
Nicht alle Routen wurden ununterbrochen über die 200 Jahre bedient. Die erste Galeere nach Flandern trat die Reise 1316 an, die letzte im Jahre 1532. Zuerst eingestellt wurde der Liniendienst in die obere Romania, weil das Ende des Ilkhanats 1335 die Route via Trapezunt und Persien unsicher gemacht hatte, und die Auflösung des Mongolenreiches ab 1347 den spärlichen Liniendienst nach Tana beendete. Der besonders lukrative Handel mit Beirut und Alexandria wurde zwar durch diverse politische Ereignisse immer wieder gestört oder kurzzeitig unterbrochen, aber bis 1535 aufrechterhalten. Dessen Ende hatte weniger politische Gründe. Hier war vielmehr die Konkurrenz der Portugiesen zu spüren, die den Gewürzhandel auf die Atlantikroute umzuleiten suchten und Antwerpen anstelle von Venedig zum Zentrum des europäischen Gewürzhandels machen wollten. Erstmals bekam Venedig im Jahre 1502 keinen Pfeffer mehr in Alexandria. Auch wenn der Pfefferhandel zwischenzeitlich wieder aufgenommen wurde, so lohnte sich ab 1535 diese letzte Route offenbar nicht mehr. Der Vormarsch der Osmanen beeinträchtigte den Handel in der unteren Romania. 1453 eroberten die Osmanen Konstantinopel und sperrten den Zugang zum Schwarzen Meer. Nach dem zweiten Krieg mit den Osmanen (ab 1503)

³⁷ Vgl. dazu Alwyn A. Ruddock, The Flandern Gallays. In: The Journal of the Historical Association 24.1940, March. S. 311-317; sehr detailliert auch Adolf Schaube, Die Anfänge der venezianischen Galeerenfahrten nach der Nordsee. In: Historische Zeitschrift 101.1908. S. 28-89.

gingen auch die Stützpunkte in Griechenland verloren. Das Vor-
rücken der Osmanen in Nordafrika seit 1529 hatte auch Einfluss
auf den Handel mit Alexandria und Nordafrika.

Die Zeitpunkte, zu denen die einzelnen Glieder des Systems der
Galeere da Mercato aufhörten zu funktionieren, sind ideale In-
dikatoren, wie lange von der Existenz einer mediterranen Welt-
wirtschaft, wie lange und mit welcher regionalen Reichweite
von einer venezianischen Hegemonialordnung gesprochen werden
kann. Ob sie funktionierte oder nicht, hing vom Geschick der
venezianischen Diplomatie, der relativen Stärke der Flotte und
von der Handelskonkurrenz ab, die erst von Genua und später
von Portugal auf der Atlantikroute um Afrika herum ausgeübt
wurde. Die Mameluken, seit 1529 sogar die Osmanen, waren hier
keine Konkurrenten, sondern Partner, da auch sie nur ein Zwi-
schenglied im Gewürzhandel mit Asien darstellten. Hier ging es
nicht um die Frage, wer hat das Handelsmonopol, sondern wie
werden die Einnahmen aus dem Zwischenhandel verteilt. Das „Ve-
nezianische Weltsystem“ hatte demnach folgendes Aussehen:

Abb. 5.7: Das Venezianische Weltsystem im 14./15. Jahrhundert



Die Abbildung zeigt die sechs Äste des „Venezianischen Welt-systems“ anhand der Routen der Galeere da Mercato. Eingetragen sind nur die wichtigsten Stationen. Dabei handelt es sich um Hafenstädte mit venezianischen Faktoreien (z.B. Southhampton), um Konzessionsgebiete (z.B. in Konstantinopel), reine Militärstützpunkte (z.B. Modon) und um regelrechte Kolonien wie Kreta.

Die Romania-Route führte vom Ausgang der Adria in Korfu via Modon und Negroponte bis Konstantinopel mit Abzweig nach Saloniki, von dort (obere Romania) ins Schwarze Meer nach Soldaia auf der Krim und Tana an der Mündung des Don bzw. nach Trapezunt. Tana und Trapezunt waren die Ausgangshäfen des zentralasiatischen Überlandhandels. Die Beirut-Route zweigte von Modon ab via Kreta, Rhodos und Zypern nach Beirut. Beirut und andere Häfen an der syrisch-palästinensischen Küste waren die Umschlagshäfen des Handels auf der mittleren Passage via Damaskus über den Euphrat zum Persischen Golf. Die Eroberung von Akkon und der Bann des Papstes führten vorübergehend dazu, dass dieser Handel via Lajazzo nach Persien umgeleitet werden musste.

Die Alexandria-Route (ab 1346) ging entweder von Modon über Kreta direkt nach Alexandria oder mit Zwischenstationen via Sizilien über Tunis und Tripolis nach Alexandria. Auch die Beirut-Galeeren (ab 1374) konnten den nordafrikanischen Umweg nehmen. Das von den Mameluken kontrollierte Alexandria im Nildelta war für Venedig immer die wichtigste Station im Handel mit dem Orient³⁸. Deshalb war Venedig durchgängig um gute Beziehungen mit dem Sultan bemüht, die am Ende, als es galt, die portugiesische Konkurrenz aus östlicher Richtung auszuschalten, sogar eine militärische Komponente hatte. Venedig unter-

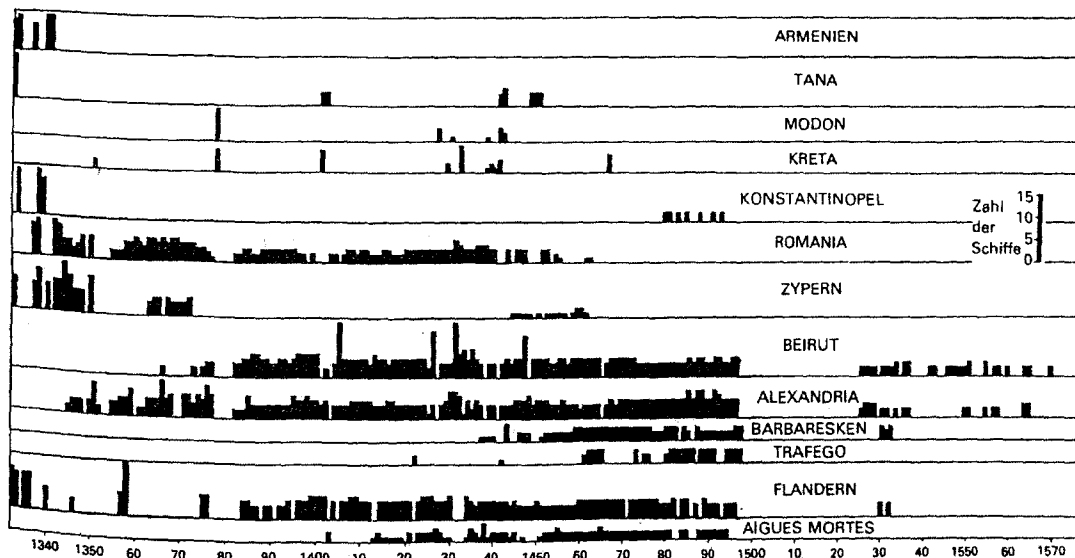
³⁸ Vgl. Eliyahu Ashtor, The Venetian Supremacy in Levantine Trade: Monopoly or Pre-colonialism? In: The Journal of European Economic History 3.1974, 1. S. 5-53.

stützte die Aufstellung einer mamelukischen Galeerenflotte im Roten Meer, die die Portugiesen im indischen Gujarat (Schlacht vor Diu) bekämpfen sollte.

Die Flandern-Galeere, die die längste Strecke zu bewältigen hatte, führte auf direktem Weg von Otranto über Sizilien und Mallorca durch die Straße von Gibralta, machte Zwischenhalt in Cadiz und Lissabon, umrundete die iberische Halbinsel und durchquerte die Biskaya. Vor der Einfahrt in den Ärmelkanal teilte sich die Route in einen englischen Zweig nach Southampton und London und einen niederländischen Zweig nach Brügge (bzw. später Sluis) und Antwerpen. Selbst in Southampton gab es eine kleine venezianische Niederlassung.

Die Aque-Morte-Galeere bediente von Sizilien aus den nordwestlichen Rand des Mittelmeers, die Galeeren zur Berberküste den südwestlichen Rand. Braudel hat sich die verdienstvolle Mühe gemacht, über den Zeitraum von 1330-1570 die Zahl der Galeerenfahrten auf den diversen Routen zu ermitteln.

Abb. 5.8: Die Zahl der Fahrten auf den Routen der Galeere da Mercato 1330 - 1570



Quelle: Braudel 1998, S.71.

Demnach fuhren auf einer Route selten mehr als fünf Galeeren pro Jahr. Wenn man die Standardgaleere von 150 Tonnen Ladepazität zu Grunde legt, waren das 750 Tonnen im Schnitt. Dies klingt nicht sehr beeindruckend. Wenn man allerdings die Art der Fracht berücksichtigt, dann stellten 1500 Tonnen Pfeffer oder andere Gewürze aus Alexandria und Beirut pro Jahr einen sehr beachtlichen Wert dar, der einen erheblichen Teil des europäischen Bedarfs gedeckt haben dürfte. Die Aufstellung gibt auch Auskunft über die relative Bedeutung der einzelnen Routen. Anfänglich war die Route in die Romania entsprechend der traditionellen Bindung an Byzanz am wichtigsten. Hier brach der Handel nach 1450 ab, wobei die obere Romania im Unterschied zu Genua nie eine besondere Bedeutung gespielt hat. Das Schwarze Meer war genuesisches Terrain. Deshalb waren für Genua die guten Beziehungen zu den Mongolen so wichtig, wichtiger als zu den Mameluken. Die Masse des venezianischen Orient-Handels wurde immer über Beirut und Alexandria abgewickelt, wobei der Handel via Beirut erst etwa 40 Jahre später, nämlich seit 1380 kontinuierlich wurde. Die Galeeren nach Flandern kamen den beiden Levante-Routen in ihrer Bedeutung recht nahe, während die Routen nach Aque-Morte und an die Berber-Küste später aufgenommen wurden (1410 bzw. 1440) und immer nur geringe Bedeutung hatten.

In einem Normaljahr wurden demzufolge kaum mehr als 20 Galeeren in Flotten von drei bis vier Schiffen eingesetzt. Bei der Dokumentation handelt es sich wohlgerne nur um die staatlich regulierte Galeerenfahrt, nicht aber um die freie Schifffahrt (auf Galeeren und Rundschniffen), die im Laufe des Untersuchungszeitraums immer weiter zugenommen haben dürfte. Die Terminierung der venezianischen Hegemonialordnung von 1381-1499 lässt sich also durch diese Daten in etwa bestätigen. Lediglich für die Romania-Route, sofern man hier Konstantinopel und Zypern hinzuzählt, müsste der Zeitraum um etwa 40-50 Jahre vorverlegt werden. Dies liegt aber daran, dass der veneziani-

sche Aufstieg als Handelsmacht durch die Privilegien in Byzanz befördert wurde und hier ab 1204 erdrückend war.

Die diesem System zugrunde liegende Handelsstruktur ähnelt der, die schon im Falle Genuas herausgearbeitet wurde. Deshalb nur die wichtigsten Merkmale: Der Handel mit der Romania reflektierte die klassische Arbeitsteilung zwischen West- und Osteuropa. Venedig importierte Rohstoffe wie Felle, Honig, Wachs, aber auch Sklaven aus dem Schwarzmeerraum, dazu Gewürze, auch Seide aus Byzanz. Es exportierte Holz für den Schiffsbau und Fertigwaren wie Metalle, Tuche, Waffen, Nahrungsmittel sowie Edelmetall zum Ausgleich der Handelsbilanz. Tana war für Venedig (Caffa für Genua) der wichtigste Sklavenmarkt (Einkauf) im Schwarzen Meer, Candia auf Kreta der wichtigste Absatzmarkt für Sklaven. Luxusgüter spielten im Handel mit der Romania nur eine untergeordnete Rolle.

Der Handel mit Alexandria und Beirut entsprach dem klassischen Muster des Levante-Handels. Venedig importierte auf beiden Routen Pfeffer, Gewürze und Baumwolle und exportierte Holz, Eisen (beides für den Schiffsbau), Kupfer, Sklaven sowie Edelmetall, weil auch hier die Handelsbilanz permanent negativ war. Aus dieser Struktur wird das gegenseitige Interesse von Venedig und seinen muslimischen Handelspartnern deutlich. Die Mameluken waren dringend an den Rohstoffen für den Schiffsbau und an Sklaven interessiert, um überhaupt eine Werft- und Rüstungsindustrie unterhalten zu können. Sie bezahlten mit Gewürzen, die sie selber aus Asien bezogen hatten. Venedig bezog hier die Gewürze, die in Europa besonders profitabel abzusetzen waren, und ägyptische Baumwolle, die für die europäische Textilindustrie benötigt wurde. Um 1400 wurden allein via Alexandria und Damiette jährlich etwa 500 Tonnen Gewürze importiert, die zu 60 Prozent aus Indien stammten. Der Gewürzhandel

versprach Profite von bis zu 40 Prozent³⁹. Trotz dieser Interessenharmonie, beide wollten am Zwischenhandel profitieren, gab es auch einen permanenten ordnungspolitischen Konflikt. Venedig wollte gegenüber dem Sultan Freihandel durchsetzen, weil es billig in Alexandria einkaufen wollte, um zu Hause einen möglichst hohen Profit erzielen zu können, während der Sultan an möglichst hohen Zöllen interessiert war. Insofern war der Pfefferhandel trotz der grundsätzlichen Kooperationsbereitschaft immer eine hochpolitische Angelegenheit, die Kompromisse verlangte.

Der Handel mit Flandern und England hatte eine gänzlich andere Struktur. Hier war Venedig der Lieferant von Gewürzen, Zucker, Seide, kostbaren Textilien und anderen „Kolonialwaren“, aber auch von Alaun, einem Rohstoff für die Herstellung von Textilfarben. Es bezog Wolle und schwere Tuche aus England bzw. diverse Fertigwaren aus Flandern. Zwei Galeeren genügten bereits, um etwa 10 Prozent des damaligen englischen Tuchexports aufzunehmen⁴⁰.

Auf der Landroute über den Brenner nach Nürnberg und andere süddeutsche Städte, die von deutschen Kaufleuten bedient wurden, exportierte Venedig Pfeffer und Gewürze und importierte Kupfer, Eisen und Silber. Dieses Silber war lange Zeit die wichtigste Quelle, um die negative Handelsbilanz mit dem Orient auszugleichen. Das übrige Metall aus Deutschland landete im eigenen Arsenal oder wurde an Mailand weiterverkauft, wo es in der dortigen Waffenmanufaktur Verwendung fand. Der Handel mit Aque Morte und der Berberküste (Häute, Wachs, Getreide) war demgegenüber nachrangig, nahm aber den Transsahara-Handel mit Sklaven, Elfenbein, Straußenfedern, Datteln und vor allem Gold aus Guinea und Sudan auf, das auf diese Weise auch als Zahlungsmittel in den Asienhandel eingespeist wurde.

³⁹ Scammel 1981, S. 101.

⁴⁰ Scammel 1981, S. 88.

Aus diesen Angaben wird dreierlei deutlich. Das venezianische Weltsystem hatte, zumindest indirekt, eine Reichweite, die weit über das Liniennetz der Galeere da Mercato hinausging. Über die diversen Zwischenstationen reichte es bis nach Persien, Indien, Indonesien (Moluccen) und China, im Osten bis in das slavische Hinterland des Schwarzen Meeres, im Süden durch die Sahara bis nach Guinea und in den Sudan, im Norden bis nach Süddeutschland und Zentraleuropa und im Westen über Spanien und Portugal bis nach Südengland und Flandern. Auf diese Weise wurde nicht nur der Mittelmeerraum selber integriert, sondern alle damals wirtschaftlich bedeutenden Regionen Europas und zum Teil sogar Asiens an das mediterrane System angeschlossen. Venezianische Kaufmannsniederlassungen gab es von Southhampton ganz im Westen bis Zayton⁴¹ in Südchina.

Die zweite Funktion des Systems bestand darin, die internationale Arbeitsteilung zu organisieren. Die englische und niederländische Tuchindustrie wurde mit dem Rohstoff für die Färberei versorgt, englische Wolle, niederländische und englische Tuche wurden im Mittelmeer abgesetzt, ägyptische Baumwolle gelangte nach Italien. Venedig versorgte die holz- und eisenarmen Regionen am südlichen Mittelmeerrand mit Metall (Kupfer und Eisen) und Schiffsholz aus den Alpen und den deutschen Bergbauregionen. Es besorgte die Sklaven, die auf den Plantagen Zyperns und Kretas oder auf den Ruderbänken der Mameluken benötigt wurden. Es bediente den europäischen Bedarf nach Gewürzen und orientalischen Luxuswaren. Es war der größte Baumwollmarkt in Europa und Drehscheibe für Pfeffer, Gewürze, Kupfer, Tuche und Wolle. Es produzierte Zucker und Baumwolle auf seinen Plantagen in Zypern und Kreta für den italienischen und westeuropäischen Bedarf. Und es sorgte dafür, dass die Bilanzen ausgeglichen wurden. Wenn die Verrechnung der Bartergeschäfte keinen Ausgleich ergab, wurde Silber aus Deutschland

⁴¹ Hier waren es Anfang des 14. Jahrhunderts Italiener diverser Herkunft, so auch Genuesen und Florentiner, vgl. Ashtor 1983, S. 60.

oder Gold aus Guinea, geprägt zu Dukaten in Venedig, als Zahlungsmittel eingesetzt. Bei all dem fungierte Venedig aber nur als Zwischenhändler. Lediglich der Bedarf des maritimen Sektors selber, Schiffe und Schiffsausrüstung, Waffen, diverse Eisenwaren, nautische Instrumente und Karten sowie Zucker und Baumwolle auf den Plantagen der Kolonien waren Eigenprodukte.

Der militärische Aufwand, den Venedig betreiben musste, damit das System auch sicher funktionierte, dass Venedig und nicht eine der italienischen Konkurrentinnen den Handel abwickelten, wurde natürlich in erster Linie betrieben, weil es sich für Venedig rechnete. Die Handelsprofite, nicht nur im Gewürzhandel, waren auf der Ex- wie auf der Importseite in alle Richtungen offenbar so hoch, dass der militärische Overhead, Unterhalt des Arsenal, der Flotte, der militärischen Stützpunkte und der sonstigen Ausgaben, problemlos finanziert werden konnte. Aber - indem Venedig diesen militärischen Aufwand betrieb und auf diese Weise 200 Jahre lang als der Zwischenhändler Europas fungierte, stellte es auch ein wichtiges internationales öffentliches Gut bereit - nämlich das internationale Handelsregime. Dieses beruhte wahlweise auf Privilegien durch Byzanz oder die Mongolen, auf Eroberungen wie den Kolonien, auf guten diplomatischen Beziehungen wie gegenüber den Mameluken, auf Verträgen bzw. Transportdienstleistungen wie mit den Kreuzfahrern oder auf Marktbeziehungen wie gegenüber Deutschland, England und Flandern. Letztere waren, wie 1348 mit Nürnberg, sogar durch einen Freihandelsvertrag geregelt.

Ohne dieses institutionell gestaffelte internationale Regime hätte es keine kommerzielle Revolution in Europa und ohne die dadurch mögliche internationale Arbeitsteilung auch keine Protoindustrialisierung⁴² in Europa gegeben. Insofern hat Venedig

⁴² Vgl. dazu Peter Kriedte/Hans Medick/Jürgen Schlumbohm, Industrialisierung vor der Industrialisierung. Gewerbliche Warenproduktion auf dem Land in der Formationsphase des Kapitalismus. Göttingen 1978, S. 80 ff.

neben und nach Genua einen wesentlichen Beitrag geleistet, dass Europa das Entwicklungsgefälle gegenüber dem Orient allmählich abbauen konnte, dass in Europa sich erste industrielle Zentren (Oberitalien, Flandern, Brabant) bilden konnten, dass sich ein Ost-West-Gefälle innerhalb Europas selbst herausbildete, dass die Entwicklung der Bergbauzentren in Deutschland wie der Woll- und Tuchproduktion in England und den Niederlanden auch exportgetrieben war. Neben dieser herausragenden Rolle verblissen die anderen öffentlichen Güter, an denen auch Dritte zu partizipieren vermochten, wie etwa der stetige Kampf gegen die Seeräuber im Mittelmeer, die Logistikdienste für die Kreuzfahrer, die sich verbreitenden nautischen Kenntnisse, die Öffnung von Byzanz und der Romania für den Handel, die Polizeiaufsicht in der Adria, der militärische Schutz der Griechen gegen die Osmanen und die Versorgung des internationalen Handels mit einem allgemein akzeptierten Zahlungsmittel aus Silber- und Goldmünzen als Weltgeld und als wichtiges Gläubigerland mit Weltkredit⁴³.

5.5. Der hegemoniale Niedergang als Folge des osmanischen Aufstiegs und der Verlagerung der Gewürzrouten

Der hegemoniale Niedergang⁴⁴ Venedigs ist eher auf externe Herausforderungen und weniger auf interne Ursachen zurückzuführen. Venedig sah sich einer Zangenbewegung von osmanischer Expansion im Osten und portugiesischer Expansion im Westen ausgesetzt, der es nicht viel mehr als hinhaltenden Widerstand entgegensetzen konnte. Der historische Zufall wollte es, dass deren symbolisch herausragende Daten, nämlich die venezianische Niederlage gegen die Osmanen in der Seeschlacht bei Zon-

⁴³ Vgl. zu diesem, sicher nicht zu gering einzuschätzenden Aspekt das monumentale Werk „Money and Banking in Medieval and Renaissance Venice“. Bd. 1: Frederic C. Lane/Reinhold C. Mueller, Coins and Moneys of Account. Bd. 2: Reinhold C. Mueller, Panics and Public Debt, 1200-1500. Baltimore 1985, 1997.

⁴⁴ Vgl. dazu den Sammelband von Pullan 1968.

chio und die Landung von Vasco da Gama im indischen Calicut auf dasselbe Jahr 1499 fielen. Der eigentliche Hegemonialkonflikt II erfolgte im Osten, während die portugiesische Konkurrenz im Westen nur langsam und nie wirklich durchschlagend wirkte. Letzteres ist eine der Erklärungen, warum der Niedergang Venedigs sich über einen so langen Zeitraum erstreckte.

Seit Mitte des 15. Jahrhunderts hatte die Expansion der Osmanen auf dem ehemaligen Territorium von Byzanz immer mehr an Fahrt gewonnen. Konsequenz war ein 1416 beginnender Konflikt zwischen Venedig und den Osmanen um die Führungsposition im östlichen Mittelmeer, um das Erbe des Byzantinischen Reiches. Zu einem Zeitpunkt, als Venedig immer noch auf Expansionskurs war (Einrichtung der 6. Galeerenroute an die Berberküste 1436, Positionsgewinne in Dalmatien 1420, Korinth 1422 und Saloniki 1423), als noch Nachhutgefechte mit Genua geführt wurden (1431 Seeschlacht bei Portofino und erfolgloser Angriff auf Chios), trat im Osten der neue mächtige Herausforderer bereits auf den Plan. Die Osmanen waren als Steppenvolk ursprünglich wie die Mongolen eine reine Territorialmacht, die aber später ernsthafte maritime Ambitionen im Mittelmeer, im Roten Meer und im Persischen Golf bis nach Nordindien entwickelten. 1431 eroberten sie Saloniki, ein erster Rückschlag für Venedig, und schließlich 1453 Konstantinopel selbst trotz tatkräftiger militärischer Unterstützung von Seiten der Genuesen und zögerlicher Unterstützung von Seiten der Venezianer. Damit war nicht nur das Byzantinische Reich an sein endgültiges Ende gekommen, die Osmanen kontrollieren seitdem auch den Zugang zum Schwarzen Meer und waren bemüht, die ehemaligen byzantinischen Besitzungen auf dem Balkan wie in Kleinasien und der Levante zu erobern.

Zunächst versuchte sich Venedig mit der neuen Situation zu arrangieren. Einerseits verstand man sich als Garantiemacht für Griechenland, andererseits suchte man die wirtschaftliche Po-

sition im Osten durch ein Arrangement mit den Osmanen zu behaupten. Zu diesem Zweck wurden 1451 und 1454 Verträge geschlossen, die Venedig weiterhin den wirtschaftlichen Zugang unter Freihandelsbedingungen garantieren sollten. Als die Osmanen allerdings 1460 eine Invasion in Dalmatien unternahmen und damit in die Adria eindringen und 1462 Argos besetzten, war das der lange abzusehende und befürchtete Kriegsgrund für Venedig. Im ersten Osmanischen Krieg (1463-1479) konnte sich Venedig noch halbwegs behaupten. Die zweite Erweiterung des Arsenal (1473) und die Aufstockung der Reservegaleeren bis auf 100 war eine äußerste Anstrengung, um wenigstens der maritimen Expansion der Osmanen standzuhalten, wenn man schon deren territoriale Expansion nicht stoppen konnte. Dass Venedig die Eroberung von Negroponte und damit den faktischen Verlust der Romania im Jahre 1470 zulassen musste, lässt sich bereits als Wendepunkt in der relativen maritimen Stärke beider Mächte interpretieren.

Ein perspektivisch wichtiger Nebenschauplatz ist der Umstand, dass im fraglichen Zeitraum die Portugiesen die Zuckerproduktion auf Madeira nach venezianischem Muster (Zypern und Kreta) aufnahmen. Damit verließ das Kolonialsystem den Mittelmeerraum in Richtung Westen. Auch auf dem Zuckersektor, dem zweiten Bein neben dem Fernhandel, kündigte sich also Konkurrenz an.

Zwar vermochte Venedig im Verlaufe des Krieges mit den Osmanen seine Position in Zypern zu verbessern, erst ein Protektorat über die Insel zu errichten und sie dann vollends zu annektieren, gleichzeitig eroberten die Osmanen aber Caffa (1475) und kontrollierten seit 1477 das gesamte Schwarze Meer. Der erste Friede von 1479 sah weitere osmanische Zugewinne in Albanien, Negroponte und der Ägäis. Venedig geriet vollends in die Defensive, als die Osmanen im folgenden Jahr Rhodos angriffen, weiter in der Adria vordrangen, und sogar Otranto an der Südspitze des italienischen Festlandes von See aus einnahmen. Nur

der Tod des osmanischen Herrschers Mehmet (der Eroberer) 1481 wendete das Schicksal. Die Osmanen zogen sich wieder aus Italien zurück. Diese maritimen Aktivitäten stellten aber unter Beweis, dass sie eine veritable Seemacht geworden waren, deren Arsenale eine vergleichbare Leistungsfähigkeit wie das der Venezianer entwickelt hatte.

Der zweite Krieg mit den Osmanen (1499-1503) brachte den eigentlichen Wendepunkt. Die relativen Machtpositionen Venedigs und der Osmanen kreuzten sich. Die Seeschlachten bei Zonchio 1499 und 1500 markierten die Wende. Trotz aller Anstrengungen war Venedig nicht mehr in der Lage, den überlegenen Ressourcen der Osmanen Gleichwertiges entgegenzusetzen, nicht mehr in der Lage, genau wie zu früheren Zeiten gegenüber Genua, die Verluste des Vorjahres wettzumachen. Insbesondere fehlten die Ruderer, Seeleute und Soldaten zur Bemannung der Galeeren, während die Osmanen auf ein schier unerschöpfliches personelles Reservoir zurückgreifen konnten und ihre Verluste immer wieder ausglich.

Hinzu kam eine waffentechnische Überlegenheit, die strategisch und taktisch eingesetzt wurde. Erstmals wirkte die Artillerie schlachtenentscheidend, weil - Galeerenschlachten wurden immer in Küstennähe ausgefochten - die Osmanen sehr erfolgreich ihre Küstenbatterien zum Einsatz brachten und in geschickter Weise die Manöver der Schiffe in Küstennähe mit diesen Batterien koordinierten⁴⁵. Auch kamen auf türkischer Seite Schiffsgeschütze zum Einsatz, die nicht nur auf Galeeren, sondern auch auf Segelschiffen postiert waren. Damit wurde erstmals aus einer Seeschlacht, die trotz der Bogenschützen auf den Decks längs-seits gegangener Galeeren Mann gegen Mann ausgefochten wurde, ein echter Distanzkampf. Der Vorteil der waffentragenden Ruderer auf den venezianischen Galeeren gegenüber den unbewaffne-

⁴⁵ Vgl. dazu Frederic C. Lane, *Naval Actions and Fleet Organization, 1499-1502*. In: Hale 1973, S. 146-173.

ten Rudersklaven auf den osmanischen Galeeren war kompensiert, das alte Dilemma durch die neue Kampftaktik (Distanzkampf) aufgelöst. Das Ende der Galeere als „Hauptkampfschiff“, die bis zum Ende des 15. Jahrhunderts das Mittelmeer beherrscht hatte, und damit das Ende einer Ära kündigte sich an. Die Chemie (Pulver) löste die Muskelkraft (Ruder, Bögen, Schwerter) ab. Der kommandierende venezianische Admiral erwies sich als unfähig, mit dieser neuen strategischen und taktischen Situation - der Kombination von Galeere, Segelschiff, Schiffskanone und Küstenbatterie - umzugehen. Das Ergebnis des zweiten Krieges war der Verlust der wichtigsten Militärstützpunkte in Griechenland, der Festungen Modon und Koron, die die Fahrten in die Romania kontrolliert hatten. Venedig blieben nur noch die Inseln, während das Festland um die Ägäis herum in osmanische Hand geriet.

Während im Osten die Militärmacht Venedigs getroffen wurde, erfolgte im Westen der Anschlag auf die Handelsmacht Venedig. 1499 erfuhr man in Venedig, dass eine portugiesische Flotte in Indien gelandet war und dort versuchte, den Gewürzhandel, der bislang via Persischem Golf oder Rotem Meer nach Europa gelangt war, unter Kontrolle zu bringen. Die Idee lautete, diesen auf portugiesischen Schiffen um Afrika herum auf der Atlantikroute nach Europa zu transportieren, damit arabische Zwischenhandelsprofite und die hohen mamelukischen Durchgangszölle in Alexandria von 100 Prozent zu umgehen, den Venezianern das Geschäft am europäischen Ende der Kette abzuja-gen und Antwerpen zum neuen Zentrum des europäischen Gewürzhandels zu machen. Mit dieser Strategie traf man den wirtschaftlichen Nerv Venedigs.

Um dieser Strategie zum Erfolg zu verhelfen, mussten die Portugiesen nicht nur versuchen, die Gewürze direkt in Indien oder Indonesien zu kaufen, sondern auch den arabischen Handel auf den alten Routen zu unterbinden, also die Zufahrten zum

Persischen Golf und zum Roten Meer zu blockieren, indem sie Hormuz und Aden eroberten. Damit richteten sie sich aber gleichermaßen gegen die Mameluken, die wie Venedig ein Glied des Zwischenhandels zwischen Asien und Europa stellten. 1502 und 1505 waren die portugiesischen Bemühungen immerhin so erfolgreich, dass erstmals venezianische Galeeren in Beirut und Alexandria keinen Pfeffer mehr laden konnten. Die Reaktion erfolgte prompt in einer gemeinsamen Anstrengung von ägyptischem Sultan und venezianischem Dogen gegen den neuen gemeinsamen Konkurrenten. 1509 erschien eine mamelukische Galeerenflotte vor dem Diu in Indien, um die dortige portugiesische Flotte anzugreifen. Das Holz zum Bau der Galeeren wurde von Venedig aus dem Schwarzmeerraum geliefert, die Ruderer stammten aus Griechenland. Aber diese offensive Abwehrschlacht blieb erfolglos. Die Galeeren waren gegen die mit Kanonen bestückten portugiesischen Galeonen chancenlos. Auch hier zeigte sich, dass Venedig und seine Verbündeten die Zeichen der Zeit nicht erkannt hatten und zu lange auf eine veraltete Technik (Galeere für den Nahkampf statt Galeone für den Distanzkampf) gesetzt hatten⁴⁶.

Umgekehrt gelang es zwar den Portugiesen, Hormuz und damit den Eingang zum Persischen Golf zu besetzen, der Versuch, auch Aden zu erobern, scheiterte allerdings mehrfach. Stattdessen entsandten sie eine jährliche Flotte aus Goa, die den Zugang zum Roten Meer kontrollieren bzw. sperren sollte, was aber nie so richtig gelang. Damit ergab sich im Mittleren Osten ein Patt. Portugal konnte zwar einen Teil des Gewürzhandels umleiten, die Route durch das Rote Meer blieb aber weitgehend offen, wenn auch die Pfefferpreise aufgrund des höheren Sicherheitsaufwandes von Seiten der Mameluken im Roten Meer deutlich

⁴⁶ Hierzu David Ayalon, *Gunpowder and Firearms in the Mamluk Kingdom: A Challenge to a Medieval Society*. London 1956; John Francis Guilmartin Jr., *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*. Cambridge 1974.

stiegen⁴⁷. Auch so drückte sich die portugiesische Konkurrenz auf dem europäischen Pfeffermarkt aus.

Nachdem der Versuch, das Rote Meer zu blockieren, gescheitert war, suchte Portugal 1517 eine kühne Entscheidungsschlacht. Eine Flotte wurde von Portugal um Afrika herum ins Rote Meer geschickt. Dort traf sie auf eine bizarre Gegenkoalition. 1516/17 hatten nämlich die Osmanen Syrien und Ägypten erobert und damit auch die Interessennachfolge der Mameluken angetreten. Damit trafen die beiden aufsteigenden Mächte auf der Westflanke (Portugal) und der Ostflanke (Osmanen) Europas im Süden erstmalig unmittelbar aufeinander. Vor Jidda kam es zu einer Seeschlacht zwischen portugiesischen Galeonen und osmanisch/mamelukischen Galeeren, die von Venedig und Ragusa, der neuen Handelsstadt unter osmanischer Oberhoheit an der dalmatinischen Küste, unterstützt wurden. Technisch, wenn man so will, eine Schlacht zwischen der aufstrebenden atlantischen Moderne und dem absteigenden mediterranen Mittelalter. Die Galeeren konnten sich im flachen und von Riffen durchsetzten Roten Meer letztmals durchsetzen. Portugal als kleine europäische Randmacht war einfach zu schwach, um tatsächlich eine umfassende Hegemonialordnung im Atlantik östlich der Tordesillas-Linie und im Indik bis in die Ausläufer des Roten Meeres und des Persischen Golfes hinein zu errichten. Damit blieb das Patt vorläufig erhalten. Die Gewürzroute über das Rote Meer blieb offen. Auch die Route über den Persischen Golf, den Euphrat und an die syrische Küste konnte nicht völlig von Portugal unterbunden werden. Der alte Karawanenhandel wurde nochmals wiederbelebt⁴⁸. Jedenfalls verkehrten die Galeeren nach Beirut und Alexandria bei allerdings abnehmender Bedeutung

⁴⁷ Vgl. dazu Frederic C. Lane, Pepper Prices before da Gama. In: Journal of Economic History 28.1968. S. 590-597.

⁴⁸ Vgl. dazu Niels Steensgaard, Carracks, Caravans and Companies: The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century. Kopenhagen 1973; ferner Frederic C. Lane, The Mediterranean Spice Trade: Further Evidence of Its Revival in the Sixteenth Century. In: Pullan 1968.

noch bis in die 1550er Jahre⁴⁹. Das lag aber nicht nur an der Verlagerung der Handelsrouten auf dem Atlantik, sondern auch daran, dass ihr kostspieliger, weil so personalintensiver Einsatz gegenüber den Segelschiffen im Mittelmeer nicht mehr wettbewerbsfähig war. Deren Transport wurde durch die Bestückung mit Kanonen sicherer. Die These leuchtet deshalb ein, dass erst das Auftreten der Niederländer auf den mediterranen und asiatischen Schauplätzen seit etwa 1570 bzw. 1600, die dort Venedig bzw. Portugal den Rang abliefen, das wirkliche Ende des Gewürzhandels auf der alten Route und damit auch für Venedig bedeutete⁵⁰.

Ganz im Westen gab es ein Problem ganz anderer Art. Der Höhepunkt der Galeeren nach Flandern war unter der Herrschaft Heinrich VII. (1485-1509) erreicht. Sein Nachfolger, Heinrich der VIII. griff zu protektionistischen Maßnahmen, die gegen den Wollexport gerichtet waren und die Wollverarbeitung in England fördern sollten. Damit ging der englische Zweig der Rückfracht für die Flandern-Galeere verloren, ein Grund, warum diese Route 1532 eingestellt wurde⁵¹.

Diese Hinweise machten deutlich, dass Venedig nicht nur einen Hegemonialkonflikt mit den Osmanen im östlichen Mittelmeer zu führen hatte, sondern aufgrund seiner komplexen internationalen Mittlerrolle auf vieles reagieren musste, und dass auch der Auf- und Abstieg dritter und vierter Mächte Wirkungen zeigte. Venedig war, weil es sich gegenüber den beiden Flügelmächten im Westen und im Osten - Portugal und Osmanisches Reich - kommerziell wie militärisch behaupten musste, immer weniger in der Lage, das von ihm errichtete Handelsregime noch durchzusetzen. In dem Maße, wie diese Fähigkeit schwand, sortierte sich das System neu und andere Mächte traten auf den

⁴⁹ So auch die Belege von Ashtor 1974, S. 38.

⁵⁰ Vorwort des Hrsg. In Pullan 1968, S. 20f.

⁵¹ Vgl. dazu Ruddock 1940.

Plan, die die Zuständigkeit für internationale öffentliche Güter für sich reklamierten.

Das Bild bliebe unvollständig, wenn die internen Gründe für den Niedergang nicht berücksichtigt würden. Hier sind vor allem zwei zu identifizieren: Das zu lange Festhalten am Galeerensystem und der Anspruch, neben der Seemacht auch noch Territorialmacht in Italien sein zu wollen. Venedig war zweifellos dank seines Arsenal und des ausgefeilten Systems der Galeere da Mercato lange Zeit die führende Seemacht im Mittelmeer. Aber es hielt zu lange an dem fest, was seine einstige Stärke begründet hatte und wollte die Zeichen der Zeit nicht erkennen. Der Höhepunkt im Bau von Handelsgaleeren war erst 1504 erreicht, als die Portugiesen längst in den Indik vorgezogen waren. Das Segelschiff war zwar in einer herkömmlichen Seeschlacht aufgrund seiner begrenzten Manövrierfähigkeit der Galeere unterlegen, seit es aber mit Kanonen bestückt wurde, konnten Seeschlachten aus der Distanz geführt und gewonnen werden. Dies war vor Diu erstmals der Fall. Die Galeone war im Grunde eine schwimmende Festung mit zwei Kastellen am Heck und am Bug, die zum Feind transportiert werden konnte und nicht defensiv den Angriff des Feindes zu erwarten hatte. Sowohl die Osmanen (in Zonchio 1490) wie die Portugiesen in Diu (1509) hatten bewiesen, dass die Artillerie schlachtentscheidend sein konnte und dass das Segelschiff, richtig eingesetzt, der Galeere überlegen war. Da es auch mit viel kleinerer Besatzung auskam, stellte sich das Problem des Mangels an Ruderern nicht mehr. Venedig benötigte für eine große Flotte von 100 Galeeren immerhin 18.000 Ruderer! Außerdem war die Galeere ein Fahrzeug, das aufgrund seiner geringeren Seetüchtigkeit und des großen Proviant- und Wasserbedarfs der zahlreichen Mannschaft nur in Küstennähe operieren konnte. Die Flandergaleere war logistisch die äußerste mögliche Anstrengung. Ansonsten war sie ein Fahrzeug, das im Mittelmeer, im Schwarzen Meer, im Roten Meer, im Persischen Golf, vielleicht noch an der nordindi-

schen Küste verkehren konnte, nicht aber über den Atlantik, in die Neue Welt, um Afrika herum und quer durch den Indik fahren konnte. Es muss allerdings festgehalten werden, dass die Portugiesen (oder gar Spanier) den Venezianern keineswegs bezüglich der Segelschiffstechnologie überlegen waren. Die wichtigsten Innovationen waren bereits im Mittelmeer von Genua (und Venedig) für den Mittelmeerraum vollzogen worden, bevor sie im Atlantik zum Einsatz kamen⁵². Venedigs Versäumnis war es, die Galeeren rechtzeitig aufzugeben und sich **selber** auf die Atlantik-Routen zu begeben, um dort die Konkurrenz mit Portugal offensiv auszutragen.

Venedig hatte aus heutiger Sicht gleich mehrere strategische Fehler begangen: Zu langes Festhalten an der Galeere, Unterschätzung der Bedeutung der Schiffsartillerie und zu langes Festhalten an den alten Routen. Eine frühzeitige Umstellung auf die neue Konstellation hätte auch Venedig in die Lage versetzt, am Atlantikhandel zu partizipieren. Es ist nicht einsehbar, wieso das viel kleinere und finanziell viel schwächere Portugal zwangsläufig Venedig den Rang abgelaufen hat. Dies hätte allerdings auch bedeutet, dass die Italiener sich in die Konflikte zwischen Kastilien und Portugal, die 1494 in Torde-sillas vorläufig gelöst wurden, hätten einmischen müssen.

Der zweite strategische Fehler war der Versuch, sich auch noch als italienische Territorialmacht zu etablieren. Damit wurde Venedig in die Konflikte des italienischen Staatensystems einbezogen, sah sich Bündnissen wie der Liga von Cambrai im Jahre 1509 ausgesetzt. Diese war als westlich-christliches Bündnis gegen die Koalition von Venedig mit den Mameluken geschlossen worden. Auch wenn letztere gegen Portugal gerichtet war, so schien Venedig aus der Perspektive der italienischen Staaten doch zu mächtig und zu orientfreundlich. Die Niederlage bei

⁵² So auch Lane 1992, S. 44.

Agnadello gegen die geballte Macht von Reich, Papst, Spanien und Frankreich war der Preis.

Venedig musste also an beiden Fronten stark sein. Als Seemacht und Lagunenstadt unterhielt es eine Marine von etwa 30.000 Mann, als Territorialmacht auf dem italienischen Festland ein Söldnerheer von 40.000 Mann. Beides verschlang zu große Ressourcen, ein klassischer Fall von imperialer Überdehnung. Der Unterhalt des Arsenalts wurde immer aufwendiger und kostete Ende des 16. Jahrhunderts allein 25-30 Prozent des Staatshaushalts⁵³, totes Kapital, da Venedig seine Galeeren nicht mehr bemannen konnte, weil es über eine zu geringe Bevölkerung gebot. Hinzu kam die wachsende Holzknappheit, die es nötig machte, schließlich den ganzen Alpenraum als Nachschubregion einzubeziehen. Das Vorrücken der Osmanen in Dalmatien und im Schwarzen Meer beeinträchtigte und versperrte den venezianischen Zugang zu alternativen Holzregionen. Venedig konnte sich letztlich nicht entscheiden, ob es weiterhin Scharnier im Handel zwischen Orient und Okzident bleiben oder Teil des italienischen Staatensystems werden wollte.

Am Ende verlor es an allen Fronten, konnte immer nur hinhaltenden Widerstand leisten, seinen Abstieg zwar verlangsamen, aber nicht verhindern. Die Einführung der Seeversicherung als Ersatz für die die Handelsschiffahrt schützende Kriegsgaleere war zwar eine raffinierte und kostengünstige Innovation aber keine dauerhafte Lösung. Es verlor sowohl in der Galeerenkonkurrenz zu den Osmanen wie in der Segelschiffskonkurrenz gegenüber den Portugiesen und später Niederländern. Bewaffnete Segelschiffe waren schneller, sicherer und wirtschaftlicher, da sie mehr Ladung bei weniger Mannschaft zu transportieren vermochten. Die Zölle und Zwischenhandelsprofite der Mameluken und Venezianer flossen in die Taschen zuerst der Portugiesen

⁵³ Vorwort des Herausgebers in Pullan 1968, S. 7.

und später der Niederländer. Der Atlantikhandel war aufgrund der langen Distanzen und der Notwendigkeit zur eigenen Präsenz in Asien per se zwar nicht billiger aber eine Alternative, die militärisch durchsetzbar war und Venedig langfristig das Wasser abgrub.

Genua hatte aus der neuen Situation frühzeitig die Konsequenz gezogen. Es wandte sich nach Westen und verlegte sich bescheidener auf die bloße Finanzierung der Ambitionen der Portugiesen und Spanier. Venedig wollte sich im Osten behaupten, konnte zwar noch lange als wichtiger maritimer Bündnispartner der Spanier in deren Rivalität mit den Osmanen bestehen, war aber nur noch Juniorpartner. Sich als Seemacht und Territorialmacht zu behaupten und dabei noch auf eine veraltete Schiffstechnik zu setzen, dazu waren seine Kräfte zu schwach angesichts der neuen europäischen Flügelmächte.

FORSCHUNGSBERICHTE
aus dem Institut für Sozialwissenschaften (ISW)

Das Institut für Sozialwissenschaften gibt Forschungsberichte heraus, die die Forschungsarbeiten der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen dokumentieren. Die Nummern 1-15 sind als Forschungsberichte des Seminars für Politikwissenschaft und Soziologie erschienen.

1. Krieger, Ingrid/Lompe, Klaus: Zur Lebenslage von Frauen in Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen - ein Ost-West-Vergleich. Erste Interpretation empirischer Ergebnisse und Konsequenzen für die Instrumente des „zweiten“ Arbeitsmarktes. November 1993. 2. Aufl. April 1994. 52 S.
2. Lompe, Klaus (Hrsg.): "Von der Automobilregion zur Verkehrskompetenzregion". Die Region als politisches und ökonomisches Handlungsfeld für die Steuerung politischer, sozialer und technologischer Innovationen. Januar 1994. 3. Aufl. April 1994. 52 S.
3. Vogel, Ulrike: Fachengagement und Studienerfolg bei Ingenieurstudentinnen und -studenten. Zur Entwicklung verallgemeinerungsfähiger Aussagen in einer qualitativen Studie. April 1994. 30 S.
4. Menzel, Ulrich: Der Flug des Drachen. Nachholende Modernisierung in Ostasien aus entwicklungspolitischer Perspektive. Mai 1994. 83 S. (vergriffen)
5. Lompe, Klaus/Blöcker, Antje/Lux, Barbara/Syring, Oliver: Neue Formen der Kooperation und der wissenschaftlichen Politikberatung in der Region - Wirkungen und Folgeaktivitäten des HBS-Projektes: "Regionale Bedeutung und Perspektiven der Automobilindustrie" unter besonderer Berücksichtigung der Gewerkschaften als regionale Akteure der Wirtschafts- und Strukturpolitik in Südniedersachsen. September 1994. 125 S.
6. Hummel, Hartwig: Weltmacht wider Willen? Japan in der internationalen Politik der neunziger Jahre. Januar 1995. 40 S.
7. Lompe, Klaus (Hrsg.): "Perspektiven der Regionalisierung der Strukturpolitik in Niedersachsen". Dokumentation eines Workshops am 21.10.1994 in Braunschweig. Februar 1995. 103 S.
8. Lompe, Klaus/Warnecke, Dirk: "Die Verarbeitung von nachwachsenden Rohstoffen als Diversifikationsstrategie zur Beschäftigungssicherung in der Region Südniedersachsen? - Dokumentation eines Symposiums am 9.2.1995 in Wolfsburg/Fallersleben. Juni 1995. 100 S.
9. Vogel, Ulrike: Zur Qualifikation von Studentinnen und Studenten der Ingenieurwissenschaften. Empirische Ergebnisse. September 1995. 40 S.
10. Gambe, Annabelle/Hummel, Hartwig/Menzel, Ulrich/Wehrhöfer, Birgit: Die Ethnisierung internationaler Wirtschaftsbeziehungen und daraus resultierende Konflikte. Entwurf eines Forschungsprojekts. Oktober 1995. 32 S. (vergriffen)
11. Hummel, Hartwig/Wehrhöfer, Birgit: Geopolitische Identitäten. Kritik der Ethnisierung einer sich regionalisierenden Welt als paradigmatische Erweiterung der Friedensforschung. Januar 1996. 33 S.
12. Lompe, Klaus/Mangels-Voegt, Birgit/Düsing, Ralf/Fricke, Gerald/Vlcek, Olaf: Zur Diskussion abnehmender Handlungsfähigkeit des Zentralstaates und der Rolle neuerdezentraler Verhandlungssysteme. Februar 1996. 136 S.
13. Menzel, Ulrich: Lange Wellen und Hegemonie. Ein Literaturbericht. Februar 1985. 2. Aufl. November 1996. 58 S.
14. Gambe, Annabelle: Overseas Chinese Entrepreneurship in Southeast Asia. November 1996. 145 S.
15. Vogel, Ulrike/Capello, Claudia: Zur Steigerung der „Attraktivität“ des Ingenieurstudiums. Vorarbeiten zu einem empirischen Projekt. Dezember 1996. 45 S.
16. Hummel, Hartwig: „Japan Bashing“. Die Ethnisierung der Handelsbeziehungen zu Japan im politischen Diskurs der USA. Februar 1997. 68 S. (vergriffen)
17. Wehrhöfer, Birgit: Der französische Migrationsdiskurs als Beitrag zur ethnischen Grenzziehung Europas. Februar 1997; 2. Aufl. Juli 1998. 87 S.
18. Menzel, Ulrich: The West Against the Rest. Samuel Huntingtons Rekonstruktion des Westens. Mai 1997; 3. überarb. u. erw. Aufl. August 2003. 42 S.

- 19.Lompe, Klaus/Schirmacher, Andrea/Warnecke, Dirk: Regionales Risikokapital und Existenzgründung. September 1997. 185 S.
- 20.Menzel, Ulrich unter Mitarbeit von Katharina Varga: Theorie der Internationalen Beziehungen: Einführung und systematische Bibliographie. Oktober 1997. 3. Aufl. Oktober 1998. 151 S.
- 21.Hummel, Hartwig: Der neue Asianismus. Die Ethnisierung der Handelsbeziehungen zu den USA im politischen Diskurs Japans. November 1997. 76 S.
- 22.Gambe, Annabelle: Competitive Collaboration: Western Liberal and Overseas Chinese Entrepreneurship in Southeast Asia. November 1997. 101 S.
- 23.Wehrhöfer, Birgit: Das Ende der Gemütlichkeit. Ethnisierung im deutschen Migrationsdiskurs nach dem Ende des Ost-West-Konflikts. November 1997. 121 S. (vergriffen)
- 24.Gambe, Annabelle/Hummel, Hartwig/Menzel, Ulrich/Wehrhöfer, Birgit: "Kampf der Kulturen" in den internationalen Wirtschaftsbeziehungen? Februar 1998. 2. Aufl. Oktober 1998. 95 S.
- 25.Vogel, Ulrike/Capello, Claudia/Meinel, Tanja/Brants, Oliver/Carsten, Ingo: Zum Interesse am Technikstudium bei Gymnasiastinnen und Gymnasiasten. April 1998. 91 S. (vergriffen)
- 26.Lompe, Klaus (Hrsg.): Verbundspezifische Projekte im Rahmen regionalisierter Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen. Dokumentation eines Workshops am 12.11.1998. Januar 1999. 59 S.
- 27.Dietz, Bernhard/Menzel, Ulrich: "Brandstifter" oder Anwälte des demokratischen Friedens? Die Rolle der Medien in bewaffneten Konflikten. Untersucht anhand politischer Entscheidungsprozesse der deutschen Bundesregierung in ausgewählten militärischen Konflikten der 1990 Jahre. Entwurf eines Forschungsprojekts. März 1999. 2. Aufl. Februar 2001. 34 S.
- 28.Vogel, Ulrike/Capello, Claudia /Meinel, Tanja/Brants, Oliver/Carsten, Ingo: Zur Steigerung der Attraktivität des Ingenieurstudium. Bericht über Maßnahmen im Studium. März 1999. 127 S.
- 29.Okfen, Nuria: Das Asia-Europe-Meeting – Eine neue Partnerschaft? März 1999. 2. Aufl. Januar 2000. 95 S.
- 30.Menzel, Ulrich: Jenseits des Staates oder Renaissance des Staates? Zwei kleine politische Schriften. März 1999. 2. Aufl. Januar 2000. 59 S.
- 31.Vogel, Ulrike/Meinel, Tanja/Capello, Claudia/Brants, Oliver/Thomas, Dirk: Zur Effizienz des Magisterstudiengangs an der TU Braunschweig. März 1999. 48 S.
- 32.Lipper, Tobias: Die Realität des Virtuellen. Grundüberlegungen zur empirischen Usenet-Forschung. Mai 1999. 53 S.
- 33.Hummel, Hartwig: Schwindet die Bedeutung der UNO? Juli 1999. 21 S.
- 34.Rehfeld, Dieter: Regionalisierungsprozesse – eine Zwischenbilanz. Februar 2000. 52 S.
- 35.Dietz, Bernhard: Medienberichterstattung, "Öffentliche Meinung" und Außenpolitik. Grundelemente eines interdisziplinären Forschungsansatzes. Februar 2000. 48 S.
- 36.Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana/Brants, Oliver/Thomas, Dirk: Befragungen von Absolventinnen und Absolventen sowie Studierenden zur "Attraktivität" des Ingenieurstudiums. März 2000. 57 S.
- 37.Vogel, Ulrike/Fröhlich, Evelin: Frauen und Männer im Ehrenamt im Landkreis Gifhorn. März 2000. 53 S.
- 38.Matthias, Maik: Internet Governance. Der Wandel des Domain Name Service. April 2000. 87 S.
- 39.Menzel, Ulrich: Eurozentrismus versus ReOrientierung. Die Rückkehr der großen Theorie in die entwicklungspolitische Debatte. Oktober 2000. 30 S.
- 40.Vogel, Ulrike/Fröhlich, Evelin: Frauen und Männer im neuen Ehrenamt im Landkreis Gifhorn. November 2000. 40 S.
- 41.Kämmer, Olaf: Internet oder Chinanet. Chinesische Datennetze zwischen Modernisierungserfordernis und staatlichem Kontrollanspruch. Dezember 2000. 43 S.
- 42.Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana/Thomas, Dirk: Studienprobleme und Gefahren des Studienabbruchs im Ingenieurstudium. Februar 2001. 90 S.
- 43.Priesemann, Christina/Vogel, Ulrike/Hahn, Manuela/Wenzel, Gabriele/Priesemann, Thomas: Lokale Abfallwirtschaft und Entsorgungsverhalten von Frauen und Männern. Juni 2001. 238 S. (vergriffen)
- 44.Böckmann, Britta/Rademacher, Horst/Schramm, Michael: Innovative Berufs- und Ausbildungsaktionen für Straffällige, Abschlussbericht der wissenschaftlichen Begleitung eines Projekts des Nds. Justizministeriums und der Europäischen Kommission als EU-Projekt nach Art. 6 der ESF-Verordnung. Januar 2002. 184 S.

45. Rölke, Peter: Mitbestimmung 2000 (I). Methoden- und Ergebnisbericht einer Belegschaftsumfrage bei der Salzgitter AG/PPS. Dezember 2001. 141 S.
46. Heinrich, Katharina/Vogel, Ulrike: Bildungsentscheidungen nach Schicht und Geschlecht. Eine empirische Untersuchung zu Studierenden der Ingenieurwissenschaften an einer Fachhochschule. März 2002. 172 S. (vergriffen)
47. Menzel, Ulrich unter Mitarbeit von Stefan Jahns: Ausländische Studierende an der TU Braunschweig. Bestandsaufnahme und hochschulpolitische Empfehlungen. März 2002. 154 S.
48. Rölke, Peter: Mitbestimmung 2000 (II). Methoden – und Ergebnisbericht einer Belegschaftsumfrage bei der EKO Stahl GmbH. März 2002. 169 S.
49. Lompe, Klaus (Hrsg.): Bilanz und Perspektiven der Montanmitbestimmung. Dokumentation eines Symposiums am 1.3.2002. Oktober 2002. 116 S.
50. Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana: Biographische Erfahrungen und Karriere-Entscheidungen bei Frauen auf dem Weg in Führungspositionen der Wissenschaft. Februar 2003. 196 S.
51. Huk, Thomas: Multimediales Lernen – ein Überblick über die Forschungslandschaft. Juni 2003. 34 S.
52. Huk, Thomas/Lipper, Tobias/Steinke, Mattias/Floto, Christian: CRIMP: Medienwissenschaftliche Untersuchung multimedialer Lernsoftware – ein Forschungsansatz. Juni 2003. 42 S.
53. Menzel, Ulrich: Die neue Hegemonie der USA und die Krise des Multilateralismus. Juni 2003. 60 S. 2. Aufl. Dezember 2003.
54. Loges, Bastian: Gibt es ein Regime humanitärer Intervention unter dem Dach der Vereinten Nationen? September 2003. 88 S. 2. Aufl. Januar 2005.
55. Lompe, Klaus/Weis, Hinrich: Arbeits-Stadt-Region 2030 Südostniedersachsen. Oktober 2003. 142 S.
56. Blöcker, Antje: ArbeitnehmerInnen – Beteiligung an Regionalisierungsprozessen in Südostniedersachsen und Südniedersachsen. Oktober 2003. 46 S.
57. Loges, Bastian/Menzel, Ulrich/Ulbricht, Sascha: Die Debatte um humanitäre Intervention, die Doktrinen der USA und die Regimebildung durch die Vereinten Nationen. Dezember 2003. 43 S. 2. Aufl. Oktober 2007.
58. Burges, Katharina: Internationale Beziehungen in Deutschland. Vorgeschichte und institutionelle Anfänge bis zum Beginn der 1960er Jahre. Mit einem Vorwort von Ulrich Menzel. Februar 2004. 203 S.
59. Menzel, Ulrich: Anarchie der Staatenwelt oder hegemoniale Ordnung? Mai 2004. 26 S.
60. Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana: Karrieren von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern an Hochschulen. Ergebnisse einer repräsentativen Befragung in den Fachgebieten Mathematik und Sozialwissenschaften. Juli 2004. 215 S.
61. Loges, Bastian: Die Neue Weltordnung und das Regime humanitärer Intervention, Die Politik der USA im UN-Sicherheitsrat 1989-1991. September 2004. 62 S.
62. Köhne-Finster, Sabine: „Und es kommt jeden Tag etwas Neues auf mich zu.“ Eine empirische Untersuchung zur Lebenssituation ehemaliger Wohnungsloser im Westlichen Ringgebiet/ Braunschweig. Januar 2005. 93 S.
63. Thobaben, Henning: Der Wasserkonflikt im Jordanbecken. Kooperationspotentiale im Wassersektor als Beitrag zur Lösung des Nahostkonflikts? Februar 2005. 115 S.
64. Köhne-Finster, Sabine: Genderaspekte in der sozialen Stadtteilentwicklung, August 2005. 65 S.
65. Heere, Gerald: Ulrich Menzel – Werke und Wirkungen 1974-2005. Oktober 2005. 258 S.
66. Stübig, Steffen: Humanitäre Interventionen als Bestandteil von US-Sicherheitsstrategie von 1990 bis 2004. Oktober 2005. 146 S.
67. Rebe, Bernd: Lernbuch des Urheberrechts. Dargestellt in Schaubildern und Fallbeispielen aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs. Januar 2006. 205 S.
68. Köhne-Finster, Sabine (Hrsg.): Das Siegfriedviertel in Braunschweig. Eine sozialräumliche Betrachtung. Februar 2006. 165 S.
69. Menzel, Ulrich: Globalisierung und Global Governance I: Foliensatz zur Vorlesung im WS 2005/06. März 2006. 188 S.
70. Menzel, Ulrich: Globalisierung und Global Governance II: Foliensatz zur Vorlesung im SS 2006. September 2006. 146 S.

71. Birke, Gero: Nationale und internationale Ansätze zur Regulierung von Private Military Companies. September 2006. 175 S.
72. Himmelmann, Gerhard: Wandlung des „Modells Deutschland“ zur „Shareholder-Gesellschaft“. Die „Deutschland AG“ im Prozess der Globalisierung/Internationalisierung. September 2006. 27 S.
73. Gunkel, Adrian/Krieger, Ingrid: Studentische Lebenslagen an der TU Braunschweig – Lebenslagen auf dem Grenzniveau? Empirische Ergebnisse einer Untersuchung unter Studentinnen und Studenten der TU und HBK. Januar 2007. 56 S.
74. Eichner, Detlef: Politikdidaktische Zugänge im Kontext von Ökonomie und Gesellschaft am Beispiel von Betriebs- und Berufserkundungen in Kindertagesstätten und Kindergärten. Februar 2007. 31 S.
75. Menzel, Ulrich: Internationale Politische Ökonomie (IPÖ). Foliensatz zur Vorlesung im WS 2006/07. März 2007. 203 S.
76. Mangels-Voegt, Birgit/Paul, Regine: Politikvermittlung und Fernsehen in Deutschland. Zwischen „gewollter“ Entpolitisierung und verfassungsrechtlicher Bindung an den Willensbildungsauftrag. März 2007. 48 S.
77. Mangels-Voegt, Birgit/Paul, Regine: Herausforderung demografischer Wandel. Nachhaltige Handlungsstrategien für die Arbeitswelt. März 2007. 46 S.
78. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 1: Song-China 960-1204. April 2007. 49 S.
79. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 2: Pax Mongolica 1230 – 1350 und die Globalisierung vor der Globalisierung. Juni 2007. 58 S.
80. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 3: Genua und die mediterrane Weltwirtschaft 1261 – 1350. September 2007. 63 S.
81. Menzel, Ulrich: Einführung in die Internationalen Beziehungen (IB). Foliensatz zur Vorlesung im SS 2007. Oktober 2007. 194 S.
82. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 4: Die frühen Ming (1368-1435) und die Restauration des Tributsystems. November 2007. 68 S.
83. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 5: Venedig – Seemacht mit imperialem Anspruch 1381-1499. Dezember 2007. 74 S.

Die Forschungsberichte können beim Institut für Sozialwissenschaften zum Selbstkostenpreis zzgl. 7% Mehrwertsteuer + Portokosten bestellt werden.

Anschrift: Bienroder Weg 97, 38092 Braunschweig, Tel. 0531-391-8917, Fax 0531-391-8918

